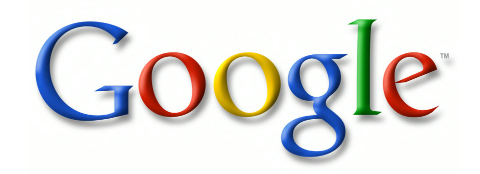
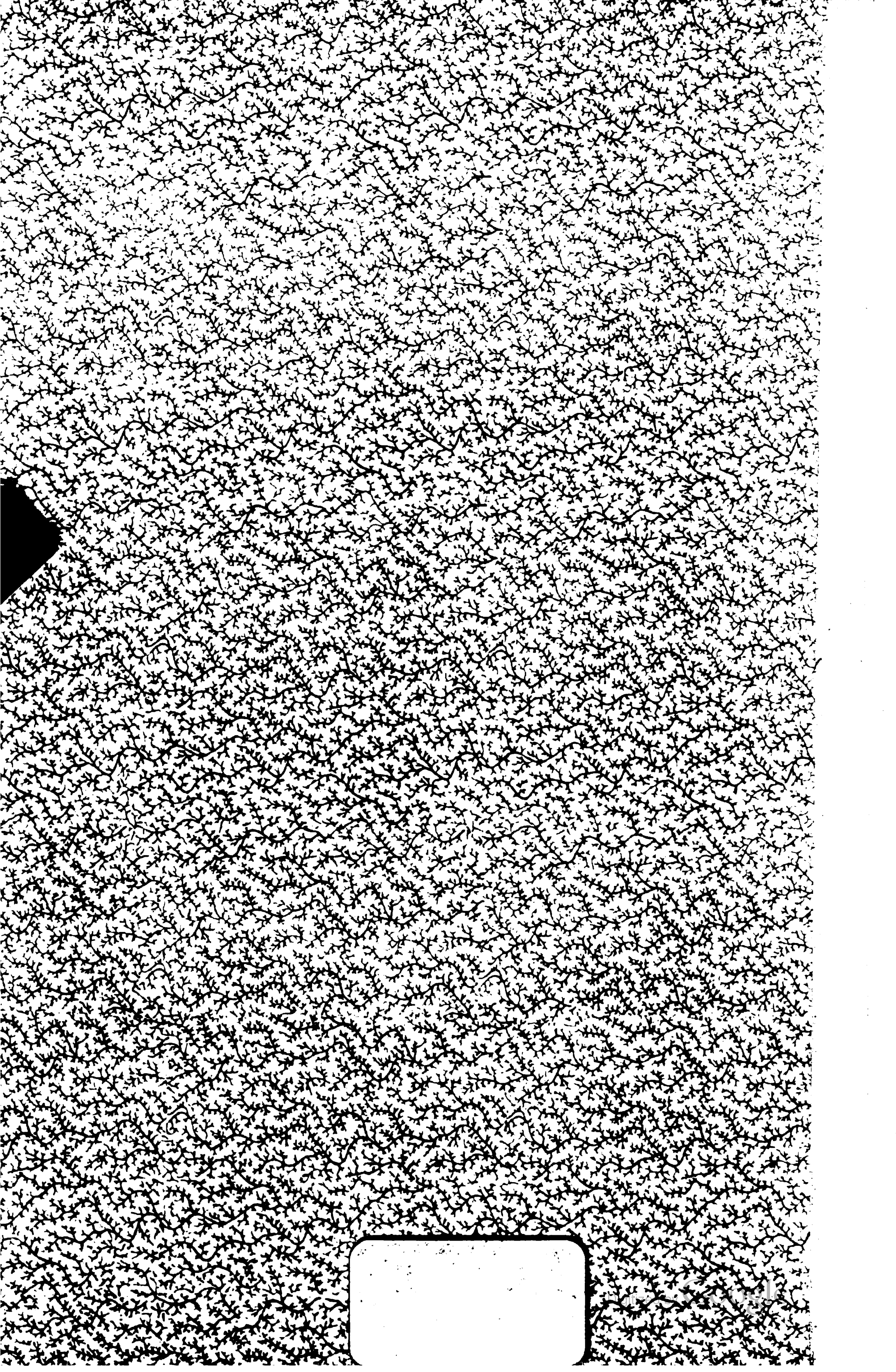
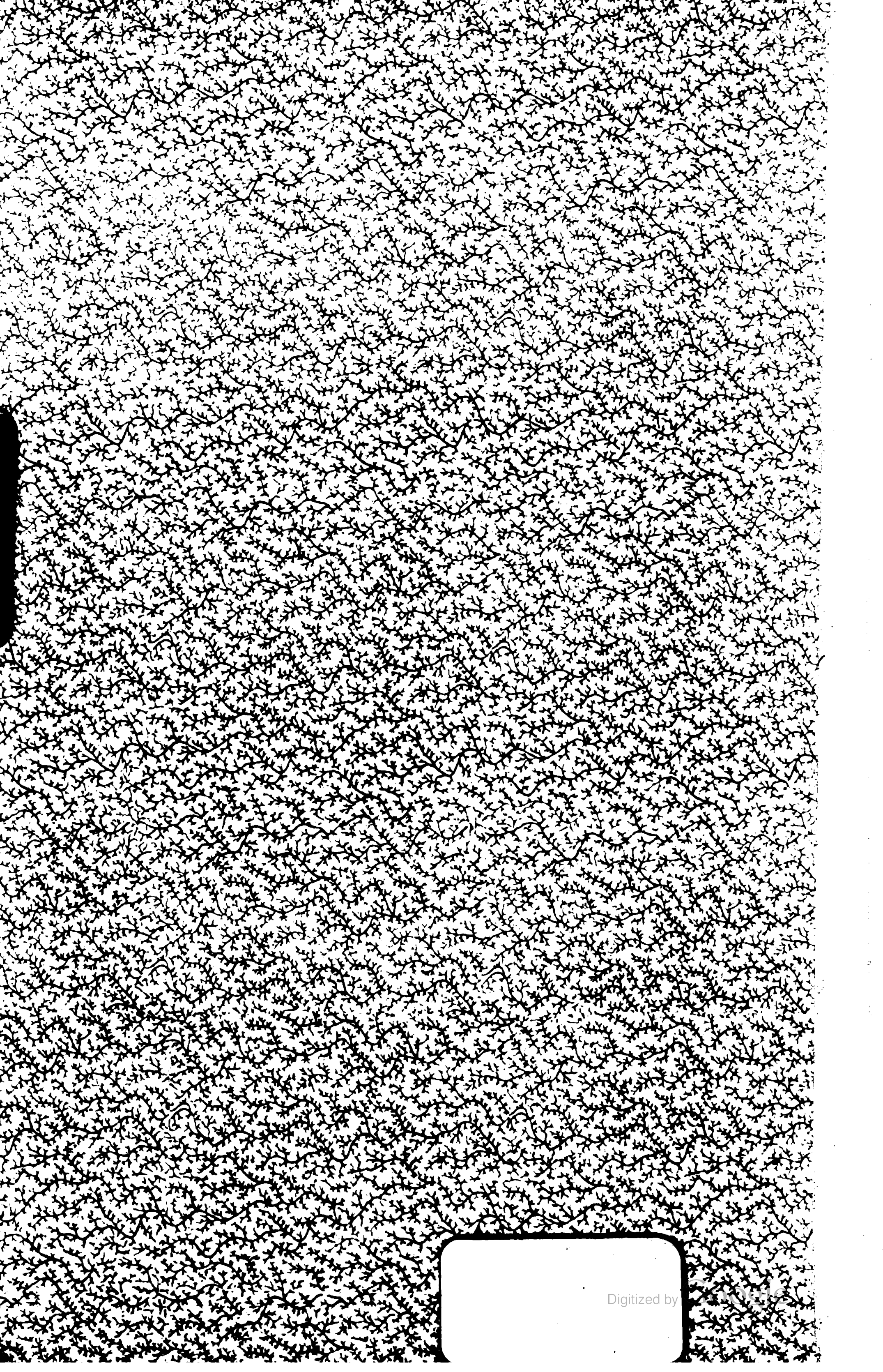
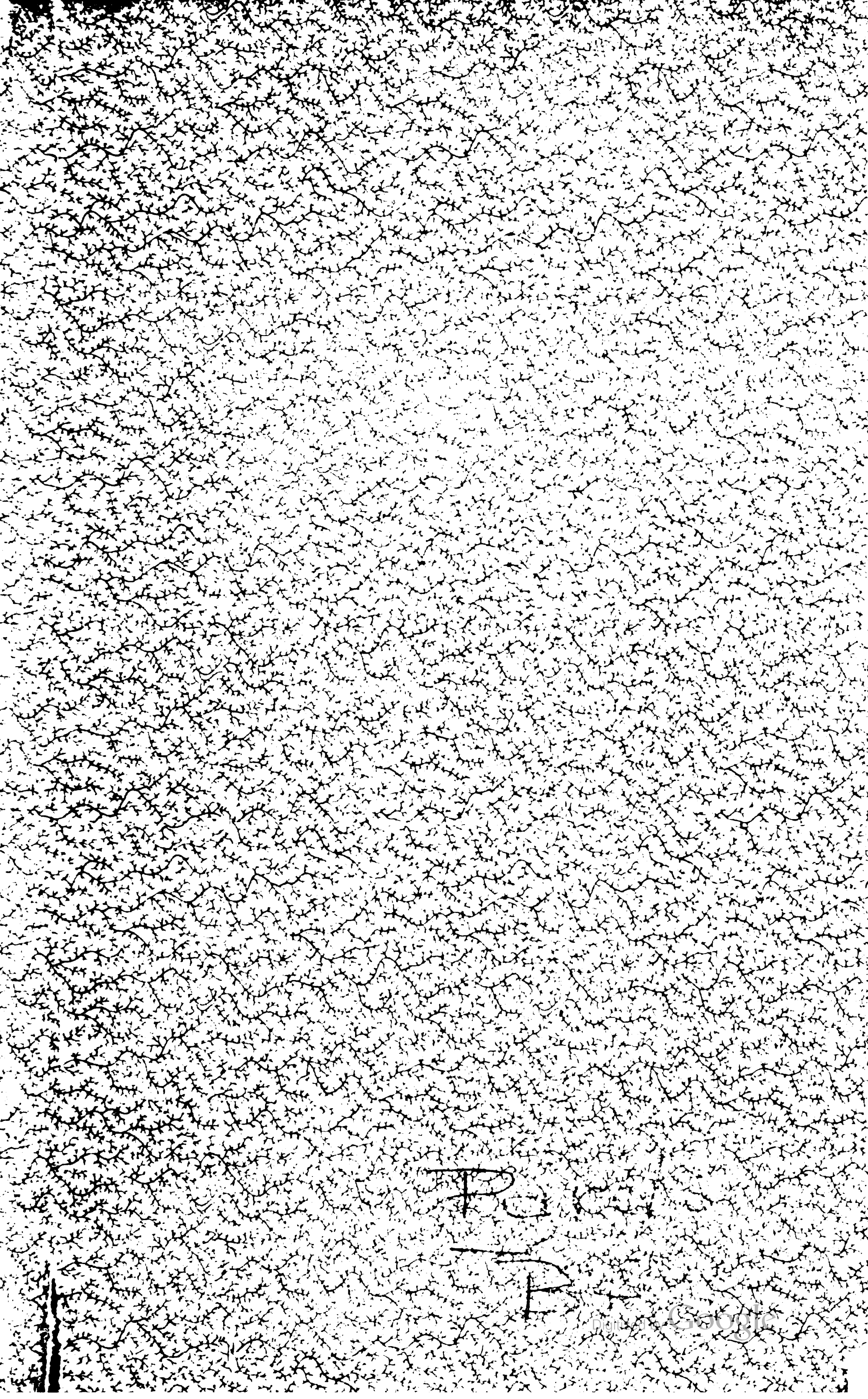








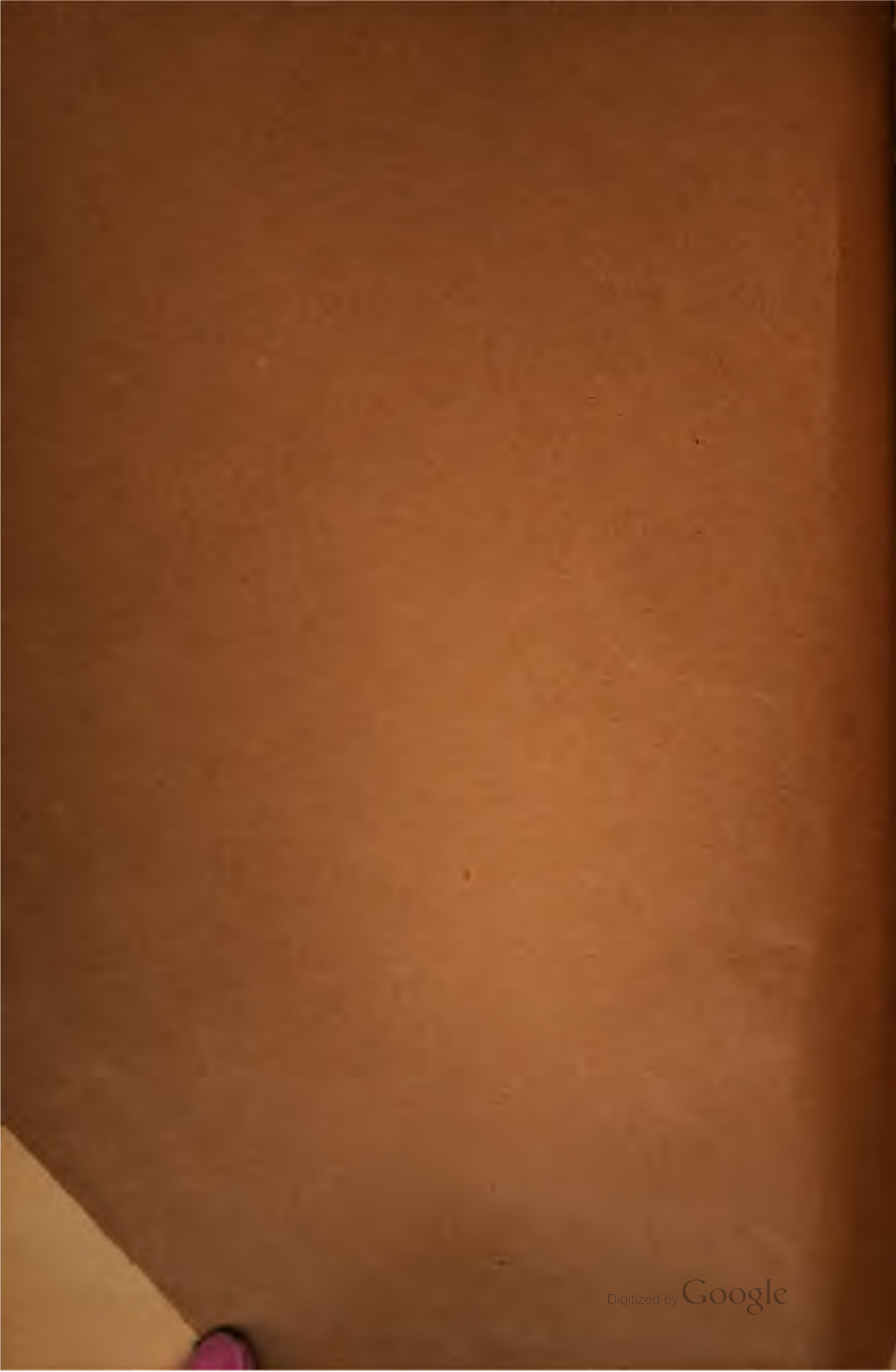
Nº 1983

Pardo de Figueroa (V. L. P.)

Algunos escritos.... navío

Madrid

1873



ALGUNOS ESCRITOS

DEL TENIENTE DE NAVÍO

D. JOSÉ EMILIO PARDO DE FIGUEROA.

ALGUNOS ESCRITOS

DEL TENIENTE DE NAVÍO

D. JOSÉ EMILIO PARDO DE FIGUEROA,

(PASCUAL LÚCAS DE LA ENCINA)

ORDENADOS Y ANOTADOS

POR

EL DOCTOR THEBUSSEM.

MADRID.

MDCCCLXXIII.

TIRADA DE CIENTO VEINTE Y CINCO EJEMPLARES.

NO SE VENDEN.

EJEMPLAR NÚMERO [redacted]

destinado á [redacted]

INDICE.

Páginas.

APÉNDICES.

☞ Solamente tres de estos *Apéndices* se hallan directamente relacionados con el texto del libro, y son

Apéndice A — páginas 120 y 206
Apéndice B — 188
Apéndice F — 3

ANTE-SCRIPTUM.

I.

Publicados en periódicos unos, é inéditos otros, se hallaban los escritos que forman el presente volúmen, de modo que era casi imposible reunirlos, ó para hablar con más exactitud, equivalia semejante paradero á que tales trabajos no existiesen.

La desgraciada muerte del bizarro teniente de navío D. José Emilio Pardo de Figueroa, ocurrida en Manila á principios del año de 1872, hizo que sus padres me diesen la honrosa y para mí tristísima comision de examinar los diversos papeles pertenecientes á su hijo, á fin de que se publicasen aquellos que en mi entender lo mereciesen y que bastáran para dar una idea de las dotes morales é intelectuales de su autor. En el cariño que yo profesaba á éste, se juntaban el del amigo más íntimo y el del hermano más afectuoso. Por eso me ha costado muchas lágrimas el ordenar este libro, y por eso dudo haber desempeñado con acierto el encargo que me confiaron.

II.

Líbreme Dios de poner en ridículo á mi queridísimo Pardo diciendo que fué un héroe ó una celebridad.—Distante se hallaba de ambas cosas, pero más léjos todavía de ser un hombre vulgar y adccenado.—En la PARTE PRIMERA de este volúmen, los artículos *Trata de negros*, *Buque Captain* y *Cartas de un Marino*, dan medida de sus conocimientos en las materias de que se ocupaba, y muestran que poseyó el arte de explicarse por escrito con claridad y con galanura. La punzante sátira que encierran la *Polémica sobre cosas de Marina*, y el acre sarcasmo que contienen las *Economías*, colocan á dichos trabajos al nivel de los mejores modelos en su género; miéntras que la verdad fotográfica del *Servicio de correos de Filipinas* trae la risa á los labios, y el relativo al *Ejército aleman* patentiza lo fácil que es engañar delicadamente, no sólo al público, sino á la prensa entera de una nacion.

Trata la PARTE SEGUNDA de cosas relativas al viaje de la *Numancia*, sacadas del *Diario de Navegacion* de Pardo, quien hizo en esta fragata la guerra del Pacífico y dió sobre ella la vuelta al mundo.—Consta el manuscrito de cinco volúmenes en fólio, y su extracto he tenido que hacerlo superficial y ligeramente para no abultar demasiado este libro.—Mi intencion al elegir notas de dichos apuntes, ha sido retratar al hombre observador y minucioso más que al inteligente oficial de marina.—Por eso he descartado los párrafos tocantes á observaciones náuticas, vientos y corrientes, temperatura,

máquinas de vapor, carbones, artillería, saludos, derecho internacional marítimo, compras de bastimentos y otras materias análogas relativas á la campaña.—Los apuntes sobre política y diplomacia ligados con los asuntos del Perú, son curiosísimos é interesantes, pero la prudencia aconseja no dar al público retratos que habian de agradar muy poco á sus originales. Andando el tiempo, y si éste no se cuida de perderlos ó destruirlos, formarán los tomos de este *Diario* científico y crítico, con sus maduras reflexiones unas veces, y otras con las impresiones del momento forjadas en el crisol de la verdad, un arsenal de noticias á cual más peregrina, referentes á la citada célebre campaña, que de seguro no se encuentran apuntadas en ningun otro papel ni protocolo. Ni faltan en los cuadernos dibujos de pluma, de humilde mérito por cierto, pero que dan idea completa de lo que explican los renglones del texto.—A pesar de las supresiones dichas, creo que serán pocos los lectores que dejen de hallar algo, si no nuevo, curioso al ménos en los extractos que se insertan en este volúmen.

Los APÉNDICES con que termina, ofrecen escaso interés por concretarse única y exclusivamente á la persona de cuyos escritos me ocupo.— Uno solo, el que habla del actual teniente de navío de primera clase, D. Pedro Martinez y Santos, agradará seguramente á las personas que puedan y sepan apreciar el compañerismo, la caridad y la abnegacion en su más alto grado. Nadie sin duda, por mucho corazon que tenga, dará á estas virtudes en el caso actual la importancia, el aprecio y la profunda gratitud que la familia del que fué José Emilio Pardo de Figueroa.

III.

Carecia éste de educacion literaria, pero dotado de clarísimo entendimiento, habia adquirido con la lectura y con el trato de gente ilustrada un gran caudal de saber, no sólo en aquello que se relacionaba con su profesion, sino tambien con otras enteramente diversas.—Por eso entendia de arquitectura naval y de máquinas de vapor, al mismo tiempo que le eran familiares el derecho civil de España, la historia y la geografía, la agricultura y la música. Hablaba con soltura francęs, inglés é italiano, y conocia los clásicos y las obras notables escritas en dichas lenguas.—Larra, Gallardo y Cervántes eran sus autores favoritos. Lector constante y aprovechado del *Quijote*, llamaba *el Diurno* al ejemplar de su uso, y aplicaba textos de la célebre novela con oportunidad y con gracia.—Poseia un dón especial para captarse la benevolencia de cuantos le trataban, y se atraia igualmente el cariño de capitanes y marineros, de sabios é ignorantes, de niños y ancianos, de hombres y mujeres.—Su gracejo, su chiste y su buen humor son hoy casi proverbiales entre los que fueron sus compañeros y amigos.—Dotado de una serenidad y de un valor moral que casi rayaba en el estoicismo, le eran desconocidas las sensaciones de sorpresa ó miedo al oir, por ejemplo, las voces de *¡fuego!* ó de *¡hombre al agua!* las más terribles que pueden escucharse á bordo.

Jamas dió la menor importancia á sus escritos. No recuerdo haber visto ninguno firmado con su nombre. Anónimos publicó muchos, con la firma *Yo* otros, y los más bajo su favorito seudónimo *Pascual Lúcas de la*

Encina, que él aseguraba ser un piloto ochenton residente en Andalucía.—Su modestia era hija de la organizacion y del carácter.—Por eso solia decir en el seno de la confianza, y con tanta sinceridad como candor: *¡Bendito sea Dios! ¡Y cuán poco valdrán los demas cuando dicen que yo valgo alguna cosa!*

IV.

Otras cartas y artículos pudieran haberse agregado á esta coleccion, pero entiendo que basta con lo que en ella se inserta para conseguir el fin que ha movido á publicarla.—Dos cuadernos manuscritos se conservan entre los papeles de mi amado Pardo. El uno se titula *Parecer de un grumete sobre las agujas y sus variaciones*, y el otro *Recordatorio de un viaje desde Manila á Ilo-Ilo, escrito por un novato en estos mares, y que no piensa darlo á la estampa.* Ambos son de tanto interes como utilidad para la náutica, y en especial el primero, que revela cuán al dia se hallaba el *grumete* de todo lo que modernamente se ha escrito sobre electricidad y magnetismo, referente á las agujas de los buques blindados.

V.

He creido indispensable redactar este difuso preámbulo. El lector imparcial que se haya tomado el trabajo de repasarlo y lea despues el presente libro, quizá me juzgue apasionado, y no justiciero. Semejante fallo será el más agradable, el más satisfactorio y el más halagüeño para

El Doctor Thebussem.

CARTA

DIRIGIDA Á

DON JOSÉ PARDO DE FIGUEROA Y MANSO

Y DOÑA MARÍA LUISA DE LA SERNA Y PAREJA;

en Medina Sidonia.

QUERIDÍSIMOS SEÑORES MIOS:

El recuerdo que ustedes consagran por medio de este libro á su inolvidable hijo JOSÉ EMILIO, me parece preferible al de un lienzo ó escultura de más ó ménos mérito, representándonos aquella fisonomía que ustedes y yo tenemos tan grabada en el alma.

Honran algunos la memoria de los muertos amontonando sobre el cadáver trozos de mármol de Carrara, adornados con relieves y hojuelas de oro. Tal sistema podrá ser muy bueno si el túmulo encierra los restos de un hombre célebre; pero cuando así no sucede, creo que vale más el libro, porque el libro retrata al alma, porque dice siquiera quién fué el difunto, y porque quizá dure más que algunos mausoleos.

Lo bueno que haya en este volúmen pertenece á JOSÉ EMILIO; de los defectos, yo soy el responsable.

Besa respetuosamente las manos de ustedes,

Su afectísimo de corazon,

EL DR. TH.

Enero de 1873.

PARTE PRIMERA.

ARTÍCULOS VARIOS.

ECONOMÍAS EN LA MARINA.

(Carta dirigida al Director de *El Eco Nacional:*
Madrid, 31 Diciembre 1867.)

Muy señor mio y mi dueño: A pesar de mis ochenta años, de mis achaques, y de estar ya retirado de la marina, en donde serví mucho tiempo, no deja de moverse mi curiosidad siempre que oigo algo nuevo referente á nuestra armada y á sus adelantos, en cualquier concepto que sean.

He visto con placer las innovaciones que van á llevarse á cabo en ramo tan esencial para la nacion; las grandes economías que van á hacerse en los gastos del personal me han llenado de gusto, porque así se aliviará nuestro sobrecargado Tesoro. Dicen que ya no habrá escribientes en los buques, ni guarda-banderas, ni gratificacion para los oficiales de derrota. Esta última economía es muy justa, lógica y razonable, porque si del colegio naval salen los muchachos, como dicen, perfectamente instruidos en la teórica del pilotaje, y en las bien montadas escuelas flotantes practican en la mar, como deben, las teorías de que tan empapados se ha-

llan, y al cabo de cinco años salen ya aventajados oficiales, ¿á qué gratificar á los que se llaman de *derrota?* ¿A qué pagar lo que el Gobierno viene pagando desde que el jóven entró en el colegio naval? ¿Qué hace el oficial de *derrota* más que lo que por la ordenanza corresponde á todos los oficiales? ¿No está mandado que todos lleven sus diarios y observaciones y cálculos? Y si el comandante del buque ha de tener uno que le ayude en esto, téngalo en buen hora y alíviese al tal oficial en el servicio de guardias, si fuese mucho el tiempo que ocupa en cálculos y observaciones; pero gratificar este servicio, ¿á qué? Tan fuera de razon lo encuentro, como lo sería el gratificar al ingeniero porque trabajase en su ciencia, ó al artillero porque manejàse una pieza.

La economía del sueldo de guarda-banderas la hallo buena, siempre que haya á bordo álguien que se encargue exclusivamente de aquel cometido; porque si vuelve al cargo de los timoneles, como ántes estaba, resultará hoy lo que entónces, y era que el oficial de guardia tenía que ser el encargado de las señales, y por su vista cerciorarse de las que la capitana hacia, porque los timoneles no se ocupaban con aplicacion y ahinco de este cometido accesorio á su principal cargo, que es el manejo del timon. Ahora que existen guarda-banderas encargados exclusivamente de las señales, dicen los marinos que es un gusto esta institucion con los excelentes guarda-banderas que hay. Si se suprime del todo dicha plaza á bordo, habrá economía grande (20 escudos al mes en cada buque), pero será en mal del servicio; y si se deja la plaza con sueldo más redu-

cido, tambien se economizará; pero el ahorro sería mucho mayor si se redujesen los sueldos de todos los demas empleados de marina, pudiendo, en mi entender, aliviarse el Tesoro en un 50 por 100 del gasto de personal con sólo dejar á media paga á todo el que sirva en la armada; sistema claro, sencillo y tan fácil de realizar como de comprender. La supresion de los escribientes sin duda economizará sus pagas; pero los segundos comandantes de los buques tendrán que desempeñar aquella plaza, como ántes acontecia, ínterin no se adiestre el sargento, cabo ó marinero que la haya de servir, en el caso de encontrar (sobre todo en los buques de poca dotacion) un individuo que sepa escribir con suficiente presteza, claridad y ortografía. En esto apelo á todos los que hayan sido segundos comandantes en los tiempos en que no habia escribientes.

Otra economía, y no escasa, voy á indicar para ver si la hacen; ésta es, la supresion de la *mecha* ardiendo durante el dia, que sólo sirve para encender cigarros; esta costumbre, que viene de mis tiempos (en que no habia fulminantes de cañon), produce un gasto no pequeño; propongo, pues, en beneficio del presupuesto que la *mecha* sólo arda de noche, por si se ocurre encender un tarro de luz ó disparar un cohete.

A estas grandes economías que van á hacerse en los gastos de la marina, soy de opinion que debieran seguir otras, que tambien las considero de alguna importancia. Tales son : hacer de manera que las contratas de maderas de construccion para los arsenales se celebren de modo tal que no veamos buques podridos é inútiles á los pocos años de servir, como sucedió con la fra-

gata *Bailén*, que no duró tres; con el navío *Francisco de Asís*, que, nuevo aún, ya estaba podrido, y con otro buque que ni pudo salir á la mar. Que las contratas de jarcias y lonas se hagan de tal manera que no veamos á nuestros buques aparejados con jarcias y lonas de mala calidad, que nos cuestan como si fueran buenas, y á los seis meses ó un año de trabajo, aquéllas se rompen y éstas se hacen trizas al menor soplo de un chubasco; y así es que los gastos que las fragatas *Concepcion*, *Navas* y *Almansa* han hecho de estos artículos en su viaje de Cuba á Janeiro, no son pequeños, por cierto, segun me han asegurado. A sus malas jarcias debieron el romper parte de la arboladura, y sus pésimas lonas les hicieron llegar sin velas á Janeiro. ¡Cuánto se habrá gastado en lona para las fragatas en aquel Janeiro en que todo cuesta un ojo de la cara! Todo debido á la mala calidad de las que llevaban, miéntras que la *Numancia*, con jarcias y lonas francesas, ha dado la vuelta al mundo, y entró en Cádiz con los mismos palos, velas y cuerdas con que salió de aquel puerto, habiendo tenido que navegar forzada de vela la mayor parte de los mares Atlántico, Pacífico é Índico. Que se comparen los gastos de lonas y jarcias de esa fragata, en su larga y penosa campaña, con los gastos en los mismos géneros de cualquiera de las que tenemos en el hemisferio del Sur, y se verá la diferencia notabilísima que hay de pagarlo como bueno y recibir lo malo que suelen dar los contratistas, pues esta diferencia monta á muchos millones. Y en los arsenales, ¿cuánto se economizaria con una buena administracion? De esto tal vez me ocupe en carta aparte, que en ésta sería muy largo, porque

hay mucho que hablar; sin embargo, algo diré. ¿Para qué nos sirve la magnífica factoría de máquinas de vapor que tenemos en el Ferrol, y que tantos millones nos costó? Cierto es que se construyen allí máquinas para los buques del Estado, pero ¿se sabe lo que cuestan? ¿Es posible que las máquinas que allí se hacen salgan tan baratas, que á pesar de tener que traer del extranjero el hierro é instrumentos para hacerlas, paguen el interes del inmenso capital empleado en la factoría, los sueldos, los jornales de los operarios, los riesgos que se corren de que una pieza salga inútil, y el tiempo que se tarda en hacerlas? Porque hay que advertir que en Inglaterra se tardan tres ó cuatro meses en hacer una máquina de 1.000 caballos de fuerza, y en la factoría del Ferrol se ha empleado más de doble tiempo en construirlas de solos 300 á 600. Pero á los españoles se nos *llena la boca* con decir que tenemos una magnífica factoría en nuestro arsenal del Ferrol, tan bien montada, que en ninguno de los arsenales de Francia é Inglaterra la hay igual. Cierto que no la hay, porque allí se sabe muy bien que hacer estos gastos equivaldria á realizar un negocio semejante al del particular que montase una fábrica de papel y otra de plumas de acero, á fin de que le resultasen más económicos los gastos de su pequeño escritorio.

Veo que para un artículo de periódico es muy largo lo que llevo escrito, á pesar de que de pocas cosas me he ocupado; en otro, si Dios quiere, diré lo que se me ocurra sobre economías en el ramo de artillería moderna, pues aunque soy viejo, no desconozco del todo los cañones nuevos. Diré lo que se puede ahorrar en los

arsenales de la Habana y Manila, que por léjos que estén, no merecen echarlos en olvido, porque gastan muchísimo. Tocaré algo sobre los víveres á bordo, para que se evite, lo que es muy fácil, el que un maestre de fragata pueda hacer su *capitalito* con ellos, en solos dos ó tres años que los maneje. No me olvidaré de las contratas de ropas, pinturas, ferreterías, etc., etc.; y uniendo estas pequeñas economías (que con un regular sistema administrativo pueden hacerse en el material de marina) á las grandes que se inician en el personal, con la supresion de los escribientes y guarda-banderas, y la de los 20 escudos del oficial de derrota, conseguirémos el tener marina barata en esta nacion, *que tanto la necesita por su posicion geográfica y para defensa de sus lejanas colonias*, segun dicen muchos de los que hablan ó escriben de marina, entiéndanlo ó no lo entiendan.

Perdone V., Sr. Director de *El Eco Nacional*, la longura de la presente carta, su desabrido estilo, y la aspereza y poca lima de sus formas literarias; no podia esperarse otra cosa de quien hace muchos años que no maneja la pluma, y tiene ya perdidos los memoriales hasta de las más vulgares reglas en materia de literatura.

Cuente V. con todo el afecto y gratitud de su atento servidor, Q. B. S. M.

PASCUAL LÚCAS DE LA ENCINA.

El *Diario de Cádiz* (Cádiz, Enero 1868) publicó la siguiente crítica:

«Hemos leido con gusto una carta titulada *Economías en la Marina*, que publica *El Eco Nacional*, suscrita por el octogenario *D. Pas-*

cual Lúcas de la Encina, antiguo oficial de la armada, retirado ya hace tiempo, carta en que se trata con mano maestra de las últimas disposiciones del actual ministro del ramo. No se necesita ser muy lince para ver que bajo el seudónimo indicado se oculta el nombre de una persona bastante perita en la profesion, y que no debe haberla abandonado, porque conoce muy bien su organizacion presente. Es muy notable y revela el talento del autor el principio de la carta á que nos referimos, por el cual parece al pronto que aprueba la supresion de las gratificaciones que disfrutaban los ayudantes de derrota. — Las razones tan fútiles en que se apoya su argumentacion, únicas que pueden darse en pro de la medida, hablan de un modo más elocuente que cuanto pudiera decirse en contra. El resto de la carta es la censura más terrible que puede hacerse de las últimas disposiciones del ministro de Marina, pues indican claramente que aquéllas sólo tienden á economías mezquinas perjudicando el servicio, por lo que muy oportunamente causa extrañeza al Sr. Encina que entre los abusos no se cuente el *excesivo gasto* que produce el tener encendida la mecha en los buques durante el dia, cosa que tambien pudiera haberse suprimido. Es muy difícil que las personas extrañas á la marina comprendan el mérito de la citada carta; pero todos los que tienen de aquélla y de su organizacion siquiera una leve idea, no han podido ménos de alabar la hábil pluma á que ha sido debida.— Por nuestra parte sólo rogamos al *Sr. D. Pascual Lúcas de la Encina* que cumpla su promesa, y que nos proporcione la satisfaccion de leer otras cartas suyas tan bien escritas como la que ha dado orígen á estos renglones.»

POLÉMICA

SOBRE COSAS DE MARINA.

(*Diario de Cádiz:* Cádiz, 8 Enero 1868.)

ARTÍCULO PRIMERO.

¡Válgame Dios! ¡Cuánto me dolió el ver que un ingeniero de marina, ó quien por ellos escribe, se haya metido en comparaciones con los demas servidores del Estado, para fundar el artículo que con el epígrafe de *Economías en la Marina: Cuerpo de ingenieros*, dió á luz el *Diario de Cádiz* del 4 de Enero de 1868! ¡Y qué mal camino es éste, sobre todo cuando se sigue á oscuras y se usa de la imprenta! Porque bien está que cada uno defienda lo que crea de su derecho, publique su mérito y su valer, y pretenda luégo hacerse pagar sus puntadas, como suele decirse; pero no está bueno el meterse en comparaciones, que siempre son odiosas, y que provocan una contestacion que no desearíamos dar, por el lustre y decoro que debemos á los ingenieros de Marina.

Dice el articulista que á los ingenieros *se les exigen*

condiciones especialísimas, y ciertamente que así es; pero no crea el público que esta exigencia reza con todos todos los ingenieros; las condiciones especialísimas se exigen á un Dupuy de Lome, á un Reed y á otros genios de órden superior, que inventan y adelantan en la arquitectura naval y sirven de guia á la masa comun de ingenieros, que se dan por muy contentos—y el país no les exige más tampoco—con aprender y con entender á tan eminentes maestros; por consiguiente, rebajemos el superlativo y resulta que la generalidad de los ingenieros no son eminencias, ni mucho ménos.—Y áun cuando lo sienta el señor articulista, le diré que no *hacen tanto* como en el escrito á que me contraigo se dice.—Los ingenieros americanos tienen un tipo particular de construccion, los franceses otro, y otro distinto los ingleses.—Y los *especialísimos* ¿cúal es el tipo que han inventado? ¿Será el tipo *Berenguela*, el *Villa de Madrid*, el *Vasco*? ¿O todos éstos son imitaciones más ó ménos felices del tipo inglés?

Cuando dice el articulista, hablando de los ingenieros, que *á ellos les están confiadas las construcciones navales, las de máquinas, las de obras civiles é hidráulicas*, etcétera, etc., parece que dice mucho, pero no creo que haya completa exactitud; y si no, dígame por su vida, ¿qué ingeniero naval llevó á cabo las obras del dique grande de la Carraca?—¿Quién sino el señor García de Quesada discurrió la manera de hacer el varadero de Cartagena?—Y eso que dicho señor no estudió para ingeniero; era un oficial de Marina, un *número*, que siguió la carrera de las armas, esa carrera para la cual *sirven todos*, segun expresa el articulista.—¿Qué inge-

niero naval realizó los principales trabajos en la obra que concibió García de Quesada? ¿Quién dirigió el varadero de la Habana, cuando áun no existian los *especialísimos?* ¿Cuál fué el que estuvo al frente de la maquinaria del Ferrol miéntras se montó, no obstante que ya contábamos con los *especialísimos?* Éstas son las principales obras hidráulicas y civiles hechas en los arsenales durante la última época, y ninguna fué dirigida exclusivamente por los ingenieros navales, á pesar de ser especialidades en la facultad, y en grado superlativo, segun el articulista.

Si la construccion de algunos tinglados, si el dirigir la techumbre de los almacenes de la Carraca y otras obras por el estilo merecen el nombre de *comisiones de importancia* y *por demas delicadas*, entónces yo, que soy marino, podré decir con todo el bombo, platillo y jactancia que me plazca, que dias atras desempeñé una comision marinera asaz delicada, porque me encomendaron las maniobras de un lanchon que nos llevó á varios amigos al vecino pueblo de Rota.

Dice tambien el articulista que los ingenieros dirigen la construccion de los buques.—Pues si no hicieran eso, entónces..... ¿qué habian de hacer?— Ademas que no es cosa del otro juéves el trazar los planos de un buque cuyo tipo ya se conoce, ni tampoco es obra de catedral el construirlos, cuando ayudan maestros de esos viejos que áun tenemos en los arsenales, de esos que aprendieron con los ingenieros prácticos.

La modestia, señor articulista, es lo que distingue al verdadero sabio del pedante pretencioso.— Si V. es ingeniero, sea modesto y tendrá algo adelantado para sa-

bio; y si no lo es, los mismos ingenieros le suplicarán que deje cepos quedos y que no se ande en comparaciones con tropa y marina, contaduría y caminos, montes y minas, armando tanta zalagarda. Pida su gratificacion, que de justicia la merece; busque las muchas razones que á su derecho apoyan, y acuérdese que en una comedia, cuyo título creo que es *En todas partes cuecen habas*, dice un andaluz á otro: *Compadre..... ca uno es ca uno..... y naide es mejor que naide.*

Por último, diré á V., señor articulista, que estoy conforme con aquello que dice respecto á la carrera de las armas, para la que *sirven todos*. En cambio de esta conformidad, suplico á V., señor mio, se digne, si el amor propio se lo permite, concederme que tambien *todos sirven* para ingenieros. Unos saldrán como Gautier, como Dupuy de Lome, como Reed..... (1) y hasta como V., si es de la facultad. Y en la carrera de las armas unos saldrán como Cortés, como Galiano, como Mendez Nuñez..... y hasta como

Yo.

(1) Esta llamadita no es para citar los miles de millones que los ingenieros administran, sino para decir que los puntos de arriba marcan los términos de una progresion geométrica descendente, y..... ya me entiende V., *Señor Especialísimo.*

POLÉMICA

SOBRE COSAS DE MARINA.

(*Diario de Cádiz*: Cádiz, 30 y 31 Enero 1868.)

ARTÍCULO II.

¡Pecador de mí! ¡Y en qué berengenal estoy metido! ¿Yo, que soy un marino de caza y braza, una gota de agua en el mar de las ciencias, un piloto que todo su saber se reduce á echar el punto, un escritor de cuadernillo de bitácora, verme de hoz y de coz y frente á frente con la gramática, con la filosofía alemana, con Procusto y Homero, Júpiter con sus rayos, Cupido con sus flechas, Neptuno con su tridente, las Nereidas y Demóstenes, los Tritones y Sterne? ¡Yo, que toda mi librería se reduce á los cuatro tomos de Ciscar, y casi toda mi lectura se concreta á la *Cartilla marítima!* ¿En qué arsenal he de buscar la copia de conocimientos que se necesitan, no ya para contestar al Sr. Yorick, sino para averiguar siquiera lo referente al lecho de Procusto, ó lo tocante al Patrono de los Sastres? ¡Válame Dios, por mi escasez de erudicion! ¿Qué no daria yo por sa-

ber ahora cuatro palotadas de frances, dos de inglés, una de italiano y siquiera media de aleman? Entónces sí que podria engolfarme por el mare-magnum de las enciclopedias, y á troche-moche citar autores y filósofos. Dando de mano á estas exclamaciones, que no pude remediar, vamos á lo nuestro con la ayuda de Dios.

Dice V. que oculto mi nombre bajo un pseudónimo, en lo que no hice más que imitar al anónimo autor que pretendí refutar.—Dice V. que en mi *artículo sin nombre* cometí un error gramatical; y á eso contesto que si la palabra *artículo* la toma V. en sentido de parte de la oracion que precede al nombre, para señalar y determinar la persona, tiene V. razon en notarme de poco gramático, mas si á dicha palabra da V. el primer significado que le pone el *Diccionario de la lengua*, y que es el que debia dársele en aquel caso, no creo que falté. Si V. con el doble sentido de la palabra *artículo* juega un *calembour*, á la usanza francesa, díjele ya ántes que no sé ni cuatro palotadas de aquella lengua, pues por torpe y desaplicado no aprendí más que un quinto de palotada; y dígole ahora que al escribir en castellano, los jugueteos del frances suelen tornarse gazafatones. Si yo me agarrase á esas bromitas de los idiomas, y me fijase en el ejemplo del número 22 que V. pone cuando exclama: *¡desgracia es bien terrible el ocupar el valor de las unidades!* y lo ligase con su último párrafo, en que se acoge gustoso al estandarte de la *unidad*, podría yo decir: ¡Adóbeme esos candiles! Por un lado lamenta las desdichas de la *unidad*, y por otro se alista en sus banderas. Mas debemos procurar el dar recto sentido á las palabras y disimularnos las faltas gramaticales, si las

cometemos, porque si no, el escribir un artículo de periódico sería empresa muy trabajosa si hubiéramos de consultar á cada frase la gramática y el diccionario. Así es que, ántes de proseguir, suplícole que del *saco de indulgencias* que vuestra bondad me concede, suelte siquiera ocho ó diez docenas que sirvan de perdon á tantas ó más faltas gramaticales en que indefectiblemente incurriré. Con vuestro perdon y vuestro permiso, vamos á lo gordo. ¡A la filosofía alemana!!! Sepa V., Sr. Yorick de mi alma, que tiemblo y se me abren las carnes al meterme en donde ni los mismos sabios alemanes encuentran la salida. Despues de marcar el punto anterior, he pasado más de media hora rascándome la sien derecha con la pluma, y evocando todo lo poco que de los filósofos modernos me enseñaron cuando muchacho; recuerdo que me hacian leer á la fuerza unos para mí malditos libros, que se titulaban la *Doctrina de la ciencia*, traducidos del aleman al frances, y cuyo autor se llamaba J. Gottlieb Fichte, que supongo es el mismo, mismísimo Fichte del *Yo* á que V. se refiere. ¿Y quién habia de decirme que al cabo de mis años tendria que mentar otra vez al filósofo que de chico ¡tanto odiaba? Pero no hay remedio. ¡Pecho al agua!!! El famosísimo *Yo* de Fichte fué la contestacion á ciertas teorías dudosas y malas de la filosofía de Kant, segun decian mis librotes, y ese del *Yo* dió gran sosten al programa de Leibnitz, que era, como V. sabrá mejor que yo, *el desterrar para siempre todo motivo de disputa*, etc. Por consiguiente, si el conciliador y sapientísimo programa de Leibnitz fué llenado, en lo posible, con las doctrinas de Fichte, y V. me hace de la escuela de éste,

á V. doy las gracias por la honra que me dispensa, y á mí me digo que no es posible el que yo pertenezca á secta alguna filosófica. ¡Yo filósofo! Yo, nonada de la ciencia, átomo del saber, ingenio boto, asusta-libros, espanta-letras, mal-tagarote, extranjero en bibliotecas! ¿Yo filósofo á la alemana? ¿Yo discípulo del sabio Fichte? Séalo, no más de por un momento; el tiempo suficiente para decir que adopto, en lo que sea posible á mi roma imaginacion, la filosofía que aboga por la union y desterraba motivos de disputa. ¡Ojalá hubiera usted sido de aquella escuela, y no hubiera publicado su desquiciado artículo, orígen de todos los que se han escrito sobre el particular!

En manera alguna creo que como su homónimo vaya á hacer el viaje sentimental por España, y si lo hiciera, por más sobrio que sea en sentimentalismo, habia de verter lágrimas al ver tanta miseria, tanta hambre, tanto desconcierto y tantas economías sin ton ni són.

Me sostengo en lo dicho respecto á Dupuy de Lome y Reed. A éstos se les exigen conocimientos especialísimos; á los demas ingenieros, á la masa comun de ellos, sólo conocimientos especiales, y por eso se dice *escuela especial de minas*, *de caminos*, *de ingenieros*, etc.; y á los estudios que en estas escuelas se hacen, se les llaman especiales; y los que aprenden lo suficiente para salir aprobados, son especiales en aquellas carreras; y los especiales entre los especiales, son los *especialísimos;* calificativo que, sin menoscabar en nada al distinguido, aplicado y apreciable cuerpo de ingenieros de la armada, á ninguno de sus individuos cuadra en justicia; mucho ménos á todos, como usted pretendia

en su segundo artículo sobre *Economías en la Marina.*

No tan sólo estoy preparado, sino anhelante, y el pan no se me cuece hasta ver lo que usted, Sr. Yorick, me anuncia; esto es, *un ingeniero que siguiendo el camino trazado por su malogrado jefe, á la luz de los conocimientos que le ha sido preciso probar, y animado de buena fe y patriotismo, sabrá hacer más que dirigir tinglados y otras obras de análoga importancia.* ¡Ojalá fuera mañana, y tapaboca me den entónces cada vez que nombre á un frances, inglés ó americano, tratando de ingenieros especialísimos!

Yo no exhumo difuntos, yo lo que hago es recordar sus virtudes, alabar su aplicacion, encomiar su talento. Esto no va al sepulcro, Sr. Yorick; queda en este mundo, para honra de los que se van y provecho de los que se quedan; yo no quiero andar con los huesos de nadie, que sería impiedad. Pero sí quiero y debo recordar al dignísimo teniente de navío de la armada, D. Trinidad García de Quesada, que estando en la Habana ayudó con sus conocimientos especiales la direccion del varadero de aquel arsenal. Quiero y debo recordarlo, dirigiendo y activando la factoría del Ferrol. Y á lo que usted me dice de que si un hombre lleva un sombrero, he de concederle que habrá otro á cuya cabeza tambien cuadre, lo concedo. Mas continuando el sentido parabólico, diré á usted que si el sombrero era la factoría del Ferrol, no habia en la lista del Estado general de la armada, en aquel entónces, más cabeza que la de García de Quesada que pudiera con tanta balumba, y así lo conoció el Gobierno cuando le encargó aquella comision. El ejemplo del núme-

ro 000022 cuadra muy bien con la indomable perseverancia del Sr. García de Quesada. Donde quiera que él dirigia era unidad, era decena, y hasta se multiplicaba para ocupar el lugar de los ceros que á su lado estaban. La ciencia no se la dió á este señor la patente de ingeniero; pues mucho ántes, cuando era oficial de marina, ya se la sabía. Don Cosme Churruca dió lecciones á los ingenieros franceses cuando su navío entró en uno de los diques de Brest; y si hubiera sido posible que dias atras viniera á la Carraca, puede que tambien las hubiera dado á los españoles sobre el mismo punto. — El ingeniero puede ser marino, el marino puede ser ingeniero, y todos pueden serlo todo si tienen talento para ello; ése es mi tema de siempre, Sr. Yorick; eso es lo que yo digo, y por eso me encanta el ver al padre Hoste, jesuita frances de tiempo de Luis XIV, escribiendo, y muy bien, sobre táctica naval. Advierto que no digo con esto que todos los padres jesuitas sean capaces de dirigir las maniobras de las escuadras durante un combate.

Me alegro, señor mio, al saber la opinion de usted sobre la campaña del Pacífico, esa campaña que ha sostenido la honra de la marina en su última hora (porque yo creo que la marina se va), esta campaña digna de españoles. Ocho meses de bloqueo sin víveres, ni ropa, ni recurso alguno; dos expediciones á los escollos de Chiloe, dos fragatas españolas desafiando á superiores fuerzas enemigas, que temieron y evitaron la pelea; el conflicto de Valparaíso, el combate del Callao, ejemplo de valor, de audacia y de abnegacion. La *Berenguela* incendiada, yéndose á pique y haciendo fuego. La *Al-*

mansa, que preferia volar á humedecer su pólvora. La *Numancia* lamiendo el fango con su quilla y rozándose con los torpedos enemigos. La *Resolucion*, varada en su puesto flanqueando baterías, á las que mandaban espanto, destruccion y muerte aquellos veteranos. La *Blanca*, que causó admiracion entre los enemigos por su arrojo y su pericia. La *Villa*, muy valiente, pero desgraciada. La *Vencedora*, muy chica, pero muy valiente.

Despues de este combate, trasládese usted, Sr. Yorick, con la imaginacion se entiende, á los tormentosos mares del cabo de Hornos, y vea á las fragatas capeando un temporal entre las bancas de nieve que allí suele haber, recibiendo torrentes de agua del cielo, olas enteras de la salada, con frios horribles, noches eternas, enfermos á centenares, muertos todos los dias y á todas horas, sin medicinas, sin abrigo, sin pan.....; pues si en medio de aquel espanto se gritaba *¡viva España!* todos, sanos, enfermos, moribundos, todos contestaban como patriotas verdaderos, todos como españoles. Si estoy conforme, en parte, con sus alabanzas á la campaña del Pacífico, no lo estoy con sus conocimientos en la historia de la marina española. Ya se ve, usted se engolfa en la filosofía alemana y en Homero; se sube al olimpo con Júpiter y el niño Cupido, dejando así olvidadas las cosas terrenales. Señor Yorick de mi vida, usted no debe de ser español; bien claro lo dicen su nombre y su ignorancia en la historia de España. ¡Mire usted que escribir, hablando de nuestra marina, *el árbol de la marina* HOY *convertido en árbol de laurel!* Si yo pudiera hacer venir del otro mundo á los que Dios

tiene por allá, inmediatamente os habia de presentar al Marqués de Santa Cruz, á D. Juan de Austria, á los Sarmientos, á Córdova, á los Nodales y á otros muchos, todos ornados de la inmarcesible corona con que el frondosísimo laurel de la marina española ornó las sienes de aquellos varones ilustres. — La gente que fué al Pacífico no ha merecido tal corona, hicieron muy poco para tamaña honra; con el trabajo, las fatigas y el patriotismo de todos se conquistó una sola hoja de laurel, que modestamente acercan al antiquísimo laurel de la marina, por si se digna aceptarla.

Dice usted que nosotros estudiamos de los extranjeros; es muy cierto, así como lo es el que los extranjeros aprenden de los españoles todo lo que les parece útil y provechoso. Y allá por Alemania habrá oido usted los elogios de D. Manuel Rodriguez de Berlanga, merecidos por su obra monumental sobre la interpretacion de los bronces *Loringgianos*. Los Sres. Oliver y Hurtado han merecido la atencion de la sábia Europa con su reciente escrito sobre *Munda Pompeiana*. El célebre filólogo prusiano Haupt hace conocer los eruditos trabajos de D. Aureliano Fernandez-Guerra. Los ilustres filólogos Theil, Dübner, Nonce Rocca, etc., se ocupan, con merecido elogio, de los trabajos de don Raimundo Miguel y del Marqués de Morante sobre unos versos de Afranio. Vazquez Queipo, con su obra sobre el sistema métrico, escrita en frances, ganó la primera medalla que la Academia de Inscripciones de Francia le concedió en 31 de Agosto de 1860. Los mismos franceses vienen á España por carabinas; el almirante Paris elogia al español, que ántes que nadie en

Europa pensó en la conservacion de los buques blindados. El almirantazgo inglés eleva al Sr. Aragon á la altura que como hidrógrafo merece, y todos los marinos aprenden de los españoles que los buques blindados pueden dar la vuelta al mundo. Sería el cuento de nunca acabar, Sr. Yorick, el seguir esta retahila, porque, como usted habrá notado, yo no me paro más que en las cosas gordas y abandono el grano menudo que pasa por la grosera criba de mi tosco entendimiento; pues como yo soy tan á la pata la llana, ni se hizo la miel para la boca del asno, ni mis toscas manos son para hilar muy delgado.

Sin embargo, diré á usted, Sr. Yorick, que los marinos españoles tienen dentro de su casa alguna cosita con que estudiar y entretenerse. Vea usted á los Ciscares, insignes cosmógrafos, pilotos consumados y mecánicos profundos; don Jorge Juan, marino sabio entre los más sabios del mundo. Ulloa, filósofo, escritor castizo y matemático, que á pesar de sus pocos años marchaba al compas científico del sapientísimo La Condamine. Robira y Baturone enseñan los fundamentos de la artillería. Churruca y Laborde ilustran su práctica, y un modestísimo pero muy aplicado y muy inteligente Estado Mayor, que explica lo nuevo, inventa cañones y preparó el material que tan brillante resultado dió en el Callao. Mendoza, Calvet y Quijano dan tablas de navegacion. Sanchez Cerquero y Montojo, almanaques y libros de matemáticas. Zuloaga, Roldan y Chacon, libros de maniobras, de física y de máquinas. Tofiño, Viana, Córdova, Montero y otros muchos nos dan planos de navegar. Martinez Tacon,

Lobo, Varela y Prida, telégrafos y señales, y D. Pedro María Gonzalez nos enseña la higiene naval. El cuerpo de ingenieros navales es jóven, y por eso, sin duda, no ha producido varones notabilísimos en la facultad. Cuando vaya entrando en edad (como decia don Quijote de Sancho), con la experiencia que dan los años, estará más idóneo y más hábil para ser gobernador que no lo está agora.

Por último, habla usted de una cosa que para mí es monserga. Nada entiendo de Neptuno y su carroza de nácar, ni del cardúmen que va convoyándolo. Éstas son poesías que cuadran bien á los marinos de *la parte de acá;* es decir, á los marinos que navegando de la vuelta de fuera, viran para tierra en cuanto divisan la mar; á los marinos de agua dulce, á los que toman sales en tierra para figurar como tostados del mar, á los contramaestres de muralla, á los que ven los toros desde el andamio, á los capitanes Araña. A estos tales les cuadra la poesía. Los que navegamos no entendemos de Nereidas ni Tritones, ni los hemos visto nunca; gracias que pesquemos un bonito ó una albacora para comerlos con el prosaico arroz.

Voy á concluir, Sr. Yorick, diciendo:

1.° Que hizo usted muy mal en meterse en comparaciones innecesarias entre los ingenieros y los demas marinos. Esta opinion mia se corrobora con la de los que escribieron en *El Comercio* de Cádiz sobre el asunto, y se fortifica con la más autorizada de usted, que se *adhiere gustoso* á lo que dijeron entónces aquellos señores, y retira los originales que dieron márgen á la cuestion.

2.° Que á los ingenieros no se les exige que sean *especialísimos*, sino especiales.

3.° Que el Sr. Garcia de Quesada, siendo oficial de marina, dirigió el varadero de la Habana.

4.° Que las obras del dique de la Carraca no las dirigió exclusivamente ningun ingeniero naval.

5.° Que la factoría del Ferrol la dirigió García de Quesada, que de marino pasó á ingeniero.

6.° Que las obras del varadero de Cartagena no han sido dirigidas por solo ingenieros navales.

7.° Que así como hay tipos de construccion frances, inglés y americano, no lo hay español.

8.° Que deseando poner fin á esta polémica, no he de contestar más al Sr. Yorick, aunque me llame perro judío.

9.° Que esto no es decirle al dicho señor que no me replique; ántes al contrario, lo deseo con ánsias y se lo suplico con todas las véras de mi corazon. Quiero y exijo (si me es permitida la exigencia) que el Sr. Yorick destruya los siete anteriores asertos, para mayor lustre de los ingenieros, mayor gloria de la marina y mayor honra de España. Si lo hace así, como lo espero, voy á darle en premio anticipado una noticia sobre la *divinidad del cuerpo de Ingenieros*, la cual se prueba con sólo fijarse en el arca de Noé, cuya invencion, medidas y proporciones fueron dadas al Patriarca por Dios mismo, y así podemos decir que la arquitectura naval lleva sobre todas las otras ciencias la gloriosa ventaja de haber tenido á Dios por autor y director inmediato. Lo cual consta en el tomo III, pág. 217 de la *Historia general de la Marina*, impresa en Amsterdam, el año MDCCLVIII.

Si usted sabe, Sr. Yorick, de alguna obra de táctica naval moderna que trate de los blindados, los torpedos, etc., etc., le agradeceré mucho que me diga en dónde la he de comprar. No importa que esté en frances, que yo buscaré quien la vierta al castellano. Le advierto que no quiero ni *Folletos*, ni *Memorias*, ni *Cuatro palabras*, ni *Principios*; sino una obra completa.

Vuestro obsecuentísimo,

Yo.

LA TRATA DE NEGROS.

(Carta dirigida al Director de *El País*:
Madrid, 18 Febrero 1870.)

Muy señor mio y mi dueño: Por acaso oí leer dias pasados una de las últimas sesiones de Córtes, de la que el señor diputado Pellon y Rodriguez habló de los tratados que se habian ajustado entre España é Inglaterra para reprimir el comercio de esclavos, y se dolia de las bases irritantes que se establecen en el de 1835. Mi edad, que pasa de 80 años, la aficion que áun conservo á mi antiguo oficio de piloto y á todo lo que se roza con las cosas de mar, y mi memoria, que recuerda tanto y tanto lo que ha sucedido en España y América en lo que va de siglo, me servirán de disculpa para entrarme de rondon por el campo de los tratados diplomáticos.

Desde principios del siglo viene la Inglaterra aprovechando cuanta ocasion se le ha presentado para concluir con la trata, ó sea el negocio de la esclavitud de los infelices negros africanos. Aparentemente, y segun los convenios celebrados (á cuya letra hay que atenerse para hablar de ellos), el móvil que ha guiado á la Gran

Bretaña ha sido la caridad cristiana, ó filantropía, como ellos allá dicen. Si tras esta caridad, filantropía, cultura de la época, ó como quiera llamársele, hay móviles de egoismo mercantil, no es cuestion que, en mi concepto, debe tratarse en el Parlamento, porque entiendo que en política se deben juzgar los hechos, y no las intenciones que los motivaron. ¡Cuántos políticos hay que dicen, gritan y vociferan una cosa miéntras allá en su interior piensan lo contrario, y sin embargo, no podemos hablar de lo que en su pecho guardan! Pero vamos á los negros y á los ingleses.

Siendo España la nacion que tal vez se ocupaba más en la trata, sobre España se dirigieron desde luégo las miras del inglés, y no desperdició ocasion para conseguirlas, aprovechando, como era natural, aquellas ocasiones en que nuestro país tenía más necesidad de las simpatías ó del apoyo del Gobierno británico. La cruzada inglesa contra la esclavitud en nuestras colonias ha sido paulatina, pero constante; empezó pidiendo muy poco y acabó consiguiéndolo todo. Y pues que por suerte ó por desgracia soy, sin duda, más viejo que el Sr. Pellon y Rodriguez, voy á tomar la cuestion desde algunos años ántes que la toma S. S.

Cuando allá por el año 14, y gracias á muchos traidores, de cuyos nombres no quiero acordarme, se nos iban las Américas de entre las manos, la Inglaterra, que con una favorecia la emancipacion, con la otra firmaba un tratado, en el que se comprometia *á tomar las providencias más eficaces para que sus súbditos no proporcionasen armas, municiones ni otro artículo de guerra á los disidentes de América.* Y España, en cambio, prome-

tió *prohibir á sus súbditos que se ocupen en el comercio de esclavos, cuando sea con el objeto de proveer á las islas y posesiones que no sean pertenecientes á España.* De manera que en 1814 la Inglaterra se daba por satisfecha con que los negreros españoles traficasen sólo para surtir á nuestras colonias de aquella desdichada *mercancía.*

Bien poco pidió; verdad es que poco lució la oferta que nos hizo, porque con pólvora inglesa, armas inglesas, buques ingleses y marinos ingleses se ayudaron los chilenos para emanciparse de España. Y aquí cuadra decir que la Inglaterra tiene buena memoria y no se habia olvidado de lo mucho que favorecimos la independencia de su colonia en la América del Norte, hoy potentísima nacion de los Estados-Unidos.

Llega el año 17, y los ingleses vuelven á mover el asunto de la esclavitud. ¡Qué pobre y qué abatida andaba entónces la España! Fírmase nuevo convenio, y por el artículo 3.°, cuya memoria áun me enciende el rostro de ira y de vergüenza, recibe la España 400.000 libras esterlinas para compensar las pérdidas que los súbditos españoles hubiesen sufrido con motivo de las expediciones negreras, interceptadas ántes del canje de las ratificaciones del tratado. Como V. se hará cargo, señor director, este dinero tan humillantemente adquirido fué para todo ménos para indemnizar á nadie, que tal es la suerte del dinero español; servir generalmente para todo, ménos para lo que se recauda. Por este tratado de las 400.000 libras esterlinas, dió un paso más la Inglaterra. Se le concedió que la trata quedase limitada sólo á las regiones africanas situadas al Sur del Ecuador, quedando libres de ella, por consiguiente, la

Senegambia, la costa del rio Nuñez, el Mandingo, la costa de Oro, el Calebar viejo, etc., etc. Es decir, aquella parte en donde estaba más animado el comercio de negros, en donde se producia el mejor *género* y en donde las circunstancias locales y la menor distancia á nuestras Antillas hacian más fácil y barato el negocio. Por el artículo 7.° del convenio que nos ocupa, se establecia que los buques españoles que fueran á la trata al Sur del Ecuador, llevasen sus documentos que lo acreditasen. Y en el 12.° se habla de las comisiones mixtas de igual número de españoles é ingleses, que habian de juzgar á los buques que fueran apresados por hacer la trata ilícitamente. En artículo adicional se estipuló que si en la costa de África ó donde estuviera establecido el tribunal inglés, llegasen á faltar los comisionados españoles, el fallo que los ingleses dieran sería legal é inapelable; así como si faltasen ingleses en donde actuase el tribunal español, el fallo que los españoles dieran sería igualmente firme y valedero.

Ignoro si el Gobierno de nuestro país nombró comisionados para las juntas mixtas; pero sé muy bien que allá en Sierra Leona se estableció, inexorable, la británica, en la que segun el tratado se suplian con votos ingleses la falta de los españoles. No sé las injusticias que la comision de Sierra Leona habrá cometido, pero casi puedo asegurar que en aquella época todo buque español que iba á la costa de África, llevaba la intencion de cargar negros en donde mejor se le proporcionase, ya fuera en la parte Norte ó en la Sur. Para que un buque fuera condenado, era preciso que se le encontrasen esclavos á bordo. Esta condicion la aprovechaban los capitanes

negreros, siempre que al cargar la *mercancía* en parajes prohibidos se les presentaba á la vista un crucero inglés. Con avisar á los factores que estaban en tierra, soltar las manillas y grillos á los esclavos, y aplicarles algun que otro rebencazo, saltaban los negros á la mar, nadando llegaban á la playa, y allí los esperaban otros grillos y otras manillas, hasta que se presentase mejor ocasion de embarque. Venía entre tanto el buque inglés, mandaba un oficial á reconocer al contrabandista, y no veia los negros; pero encontraba, como suele decirse, la cama caliente. Veia las prisiones, los calderos, todo; hasta olia el tufo á negro, y sin embargo, nada podian hacer contra el buque sobre quien recaian tan vehementes sospechas. Y ¡horror causa decirlo! á veces se tiraban los negros al agua á tal distancia de tierra, que se ahogaban ántes de alcanzarla, ó eran pasto de los voraces tiburones, que tanto abundan en aquellos mares. ¡Qué escenas, señor director! Los europeos, los civilizados, los cristianos, por salvar el buque procuraban la muerte de aquellos miserables, que luchando con las olas y aumentándolas con sus lágrimas y con su sangre, dirigian últimos y supremos esfuerzos para asirse á los costados de su odiada cárcel, prefiriendo, en su extremada angustia, la esclavitud á la muerte. Pero si alguno conseguia acercarse, no habia mano caritativa que lo ayudase; una bala disparada del negrero ponia fin á su agonía y á su existencia.

A la sombra, pues, del equitativo tratado de 1817 se llenaban de esclavos nuestras islas de Cuba y Puerto-Rico, y con ellos se desarrolló la industria azucarera en términos, que la primera ha llegado á ser el principal

mercado del mundo por la bondad, abundancia y baratura de los azúcares que produce. La España no perseguia la trata; en primer lugar, porque realmente no le convenia perseguirla, y en segundo, porque no contaba con buques suficientes para dedicarlos á este servicio, pues las costas cubanas necesitaban muchos cientos de ellos para estar perfectamente guardadas.

Llega el año de 35. Una cruel guerra nos hacia pedazos. El partido liberal reclama auxilios á la Inglaterra, y los toma sin preguntar á cuánto valen; así vemos que á ojos cerrados se firma un convenio, por el cual el coronel británico Lacy Evans es ascendido de golpe á teniente general español, y se le asegura la paga de tal miéntras duren sus servicios, y él disfrute de la mitad de ella durante su vida, desde el dia en que deje de servir á España. ¡Ojalá siguiera cobrando mi noble amigo su buena pension! que me hubiera yo evitado el gran disgusto que tuve y tengo desde que dias pasados supe que habia muerto.

En el mismo mes que se firmó el convenio Lacy Evans, creo que por Mendizábal, si la memoria no me falta, se firmó el convenio para abolir la trata.

Antes de hablar de él, pregunto á V., señor director, y pregunto á todos los hombres cristianos y honrados del mundo:

En vista del decidido empeño del inglés por acabar con ella; en vista de lo inútil del tratado del año 14; en vista de la ineficacia y de los horrores á que se prestaba la letra del del año 17, y teniendo ellos la sarten por el mango, ¿qué habian de hacer para llevar adelante su deseo? Claro es que lo que habian de hacer

fué lo que hicieron. Establecer el convenio Martinez de la Rosa, á ver si por su aplicacion se podia conseguir el logro de su idea. Ménos la pena de muerte, creo que todo se aplica á los contraventores en aquel tratado. La circunstancia más insignificante, al parecer, condenaba al buque sospechoso; la forma de su sollado, el número de calderas, la cantidad de agua ó víveres, todo se tenía en cuenta. Por supuesto que el art. 1.° del citado convenio establece que el tráfico de esclavos queda total y finalmente abolido en todas las partes del mundo. ¡Creerá V., señor mio, que todo aquel articulado, con sus extremadas cortapisas, con sus comisiones mixtas ó no mixtas, y apoyado por los cruceros ingleses en las costas de África y Cuba; creerá V., digo, que produjo resultado alguno? Todo ménos que eso. No sabian los británicos con la gente que se las habian. Yo creo que el pueblo español se distingue de los demas de Europa en el general placer que experimentamos en faltar á lo mandado, en burlarnos de la ley y en aporrear á los agentes de la autoridad. Siempre recuerdo que en cierta ocasion perseguia á un chiquillo un municipal, en la Puerta del Sol de Madrid. Los españoles dejaban lugar para que el pillete se escapase, y se cerraban luégo estorbando el paso al agente de la autoridad, el cual resbaló y cayó, miéntras el chico se le escapaba de entre las manos y volaba por la calle de la Montera arriba, en medio de las carcajadas del público, que con una más que mediana rechifla despidió al pobre guindilla, quien mohino y con el sable debajo del brazo, porque en la caida se le rompió la correa en que colgaba, se dirigió hácia la calle de Carretas.

Este pueblo, que goza entorpeciendo á la justicia, eludiendo las leyes, burlando á las autoridades, abusando de la libertad y ensalzando en el teatro las hazañas de Jaime el Barbudo, los Niños de Écija y Diego Corrientes, ¿habia de mirar con indiferencia á los buques negreros que salian de la Habana, con ocho ó diez cañones por banda, con banderas de seda desplegadas y en medio de los vítores y aplausos que sonaban por aquellos muelles, cuando se dirigian Morro afuera en busca de negros que esclavizar y de cruceros ingleses que combatir? Así comenzó la nueva era de la trata en el año 35. Los negros á buen precio en la Habana, los hacendados pagando cuantos les traian, el Gobierno persiguiéndola poco ó nada, los ingleses trinando y mandando de cruceros á sus más veleros buques y á sus mejores comandantes para luchar con los peritos, arrojados y audaces capitanes españoles. Algunos de éstos andan por el mundo todavía, y sonriéndose recordarán las tretas que se jugaban á los ingleses, los robos del rumbo, las huidas bajo horribles chubascos, y las no pocas balas de á 24 que á veces se les mandaban para hacerlos desistir de la empeñada caza. El humo del vapor cortó los humos á los negreros españoles. Los buques ingleses, movidos por sus máquinas, recorrian la costa en poco tiempo y apresaban á cuanto español se les venía á las manos; los llevaban á Sierra-Leona, en donde un tribunal inglés puro los juzgaba, y generalmente los condenaba sólo por ser españoles y sin más prueba. Así fueron condenados el bergantin *Fernando Póo* y el *Conchita*, que parece ser cierto que iban á la costa á lícito comercio. Estos pobretes, si eran justos,

pagaron la cuenta de tantísimo pecador como habia burlado á los cruceros de vela. Disminuyó el escándalo de la trata con los vapores ingleses que cruzaban en África y en Cuba; el fomento de nuevos ingenios en esta isla alzó el valor de los negros, y desde el año 50 en adelante se pagaban hasta seis ó setecientos pesos por cada *pieza* que se echaba en tierra.

Y para que V., señor director, se forme idea de la ganancia que prometia el negocio, voy á presentarle á usted una cuenta de cierta expedicion, que áun conservo entre mis papeles:

	Ps. Fs.
Por el costo del bergantin-goleta *Peerles*, comprado en los Estados-Unidos.	5.500
Por habilitacion del mismo y carena.	4.000
Paga del capitan J. R. (va á la parte poniendo su persona).	»
Paga del contramaestre por tres meses.	300
Paga de 12 marineros por id. id..	1.440
Al piloto..	800
Por 272 negros y tres negrillas.	4.624
Seguro pagado.	5.100
Gratificaciones al castillo, al alcalde de mar, etc. . . .	750
Gastos imprevistos para tapar bocas..	300
Gastos de la expedicion.	22.814
Valor de 261 negros puestos en tierra, porque se murieron 11 en la travesía.	130.000
Ganancia á repartir.	107.186

El *Peerles* llegó á salvamento á Bahíahonda, cerca de la Habana, y en ménos de cuatro meses cuadruplicó el capital que se gastó en la expedicion.—Estas pingües ganancias animaban más y más á los armadores,

y apénas se pasaba un mes sin que saliesen tres ó cuatro barcos para África. Aburrido el Gobierno inglés, viendo que la trata seguia á pesar de todo, pasó, segun creo, una fuerte nota al de España pidiéndole que activase la persecucion. Diéronse órdenes terminantes á los gobernadores de los pueblos del litoral cubano, se estableció el derecho de registrar las fincas en busca de negros bozales, se suspendió de sus destinos á varios empleados que faltando á sus deberes hacian la vista gorda; se mandó á los cruceros que desplegasen la mayor vigilancia, se encargó al activo capitan Topete del mando general de los cruceros, y el resultado fué, que en pocos meses apresaron muchas expediciones y se convencieron los negreros de las mayores dificultades que por dias se oponian á su negocio. Algunos se arruinaron, otros suspendieron el envío de sus buques á África, y otros, viendo lo malo de los tiempos, se vinieron á España con sus anteriores ganancias. Yo, señor director, regresé de la Habana el año 60, y hasta esa época alcanzan las noticias que doy á V. Desde aquella fecha acá, no estoy cierto en lo que habrá ocurrido. Sólo sé que los desgraciados acontecimientos por que la isla pasa han hecho bajar el precio de los esclavos.

El Sr. Pellon y Rodriguez truena contra el tratado de 1835, y contra sus funestas consecuencias para el comercio español en la costa occidental africana. No llevo la contraria al señor diputado, pero con la frialdad que dan los muchos años y la experiencia de lo que he visto, creo de buena fe que los ingleses, al ajustarlo, llevåran la intencion de acabar con la trata, y los acontecimientos justificaron esta idea. Aun en la época de la

más activa persecucion por parte de nosotros, no se castigó con el presidio que merecia á ningun negrero. Los buques españoles al apresar á uno de estos contrabandistas, tomaban posesion del barco y del cargamento, dando generalmente suelta al capitan y tripulantes, y faltando, por consecuencia, á la fe de los tratados.

Si hoy propusiéramos al inglés la revision y enmienda del de 1835, no me extrañaria que se opusieran á ello sin falta de razones que alegar, pues ya llevo dicho cómo cumplimos con el tratado más racional de 1817. Yo, viejo piloto de altura, poco entiendo de la alta política y del alto comercio, pero creo que si estos gobiernos liberales que ahora tenemos se empeñan en concluir la trata, acabarán con ella en solo un año, lo cual no es difícil, como yo probaria si preciso fuera, y entónces el inglés hasta romperia un tratado ya inútil. El comercio español, por desgracia nuestra, no creo que haga sombra al inglés en la costa de África, así como no se la hace en ninguna otra parte del mundo.

Es muy chico para que el gigante Britano le tenga miedo. Si el Gobierno español manda á la junta mixta comisionados prudentes y entendidos, hombres á propósito para el caso, y no individuos destinados que vayan á ganar un sueldo sin saber á lo que van (y yo me entiendo, y no digo más), entónces verá el Sr. Pellon cómo es punto ménos que imposible el que se condene á un buque que vaya despachado en toda regla para hacer el comercio lícito en África. Si el comercio español se retrae de ir al golfo de Guinea, es porque quiere retraerse, pues, como dice muy bien el Sr. Pellon en su notable discurso, «á pesar de las buenas condiciones de

» los puertos de Fernando Póo, buena aguada y la com-
» pleta seguridad que nuestros buques de guerra y nues-
» tras autoridades garantizan, apénas llegan al 3 por 100
» los buques españoles que allí arriban.» Y así calculo que hasta las patatas habrá que comprárselas á los ingleses, y á fe que nos las darán baratas.

Yo no sé cómo está organizado hoy Fernando Póo; cuando yo lo conocí tuve que entenderme en inglés con los blancos que allí habia. Pero supongo que como colonia que se está fomentando, se dará allí gran franquicia al comercio español; calculo que no habrá aduanas, ni carabineros, ni celadores, ni nada de esas cosas que espantan al comercio naciente. Entiendo que la administracion de aquello ha de ser muy barata, y el número de empleados reducidísimo. Y espero que algun dia pueda tener allí la España algo bueno, si es que los españoles son capaces de aplicar la prodigiosa vegetacion de aquellos climas al cultivo del azúcar, café y cacao.

Para concluir, Sr. Director, repetiré á V. lo que arriba dije: que el tratado del año 35 es malo, pero lo merecimos entónces, y la mejor manera de concluir con sus efectos es extirpar la causa. Eso lo podemos hacer con facilidad, en poco tiempo y para honra de este país. Odio la esclavitud, lo mismo la del blanco que la del negro, y espero que ántes de ir adonde con tanta prisa me llevan los ochenta y pico, he de ver leyes sábias y justas, que al mismo tiempo que procuren libertad á los esclavos, no destruyan de una sola plumada las fortunas de miles de familias.

Perdone V., señor mio, la extension de mi carta, su tosco estilo y la pesadez de viejo con que está escrita;

he dicho la verdad, ó al ménos lo que por verdad tengo. Y deseando á V. toda clase de venturas, queda rogando á Dios por V. su servidor afectísimo,

PASCUAL LÚCAS DE LA ENCINA.

EL BUQUE INGLÉS CAPTAIN.

(*El País;* Madrid, 14 Setiembre 1870.)

ARTÍCULO I.

Miéntras la Francia se ocupa sólo del ejército aleman que la oprime, la atencion pública de Inglaterra se fija toda en la pérdida de su buque *Captain*. El *Times* del 10 de Setiembre de 1870 dedica un extenso artículo á este suceso, del que áun no se tenian pormenores en Lóndres. Lamenta la triste suerte de los náufragos, entre los que iban un hijo del ministro de Marina, otro de lord Northbrook, y el capitan Coles, ingeniero autor del proyecto de construccion bajo el cual se llevó á cabo la del *Captain*. Pide el diario inglés que se considere á las víctimas de este siniestro como si hubieran muerto batiéndose por la patria, y que su memoria sea honrada por todos los británicos amantes de las glorias nacionales. Respecto al capitan Coles, hace un gran elogio de sus conocimientos y concluye diciendo que los enemigos de su sistema de construccion no deben aprovechar esta triste circunstancia para seguir oponiéndose á la del buque del tipo *Captain;* ántes, al contrario, que ellos y todo el país deben pedir

4

que el monumento dedicado á la memoria de los que se ahogaron en aquel buque, sea otro barco de las mismas condiciones del que ha sido tragado por la mar.

Este artículo del *Times* creemos que es hijo de las circunstancias y escrito para contener las críticas y deducciones que el espíritu público hacia sobre el nuevo buque. Ademas, la Inglaterra en su justo orgullo de primera potencia marítima, no quiere confesar al mundo que tal vez se haya equivocado en los cálculos de la arquitectura naval moderna, y de ahí es que el autorizado *Times* en esta ocasion, lo mismo que en todas las que afectan al brillo de la marina británica, disculpa á sus ingenieros, á los constructores, al buque y á sus tripulantes. A este patriotismo inglés se debió que el horroroso incendio del navío *Bombay* fuese considerado como una gloria nacional, por más que en él ocurrieran desgracias que muy bien pudieran haberse evitado.

Sin embargo, el problema de los buques de *torres*, á pesar de haberse llevado á la práctica por el capitan Coles, tenía muchos impugnadores en la Inglaterra misma; y no es prudente creer que aquel Gobierno se decida á seguir resueltamente la via de construcciones iniciadas con el monitor *Captain*.

Entre los diez y ocho tripulantes que se salvaron, se cuenta un contramaestre que dará los suficientes detalles sobre la pérdida del buque, y se vendrá á conocimiento de lo que son en la práctica estos monitores que parecian responder tan perfectamente á las teorías del equilibrio de los cuerpos flotantes. Faltos, pues, de estos indispensables detalles, toda opinion que se dé no puede ménos de ser aventurada. No obstante, las cir-

cunstancias peculiares á la mar en donde la catástrofe ocurrió, se deben tener en cuenta desde luégo. En el *Bulletin de la Société de Géographie de Paris* (Julio y Agosto de 1865) se lee lo siguiente: «La masa de agua vecina al »cabo Finisterre es tan profunda, que al chocar impe»tuosa contra la costa produce cierto efecto repulsivo »capaz de ocasionar las violentas reacciones cuyos DE»SASTROSOS EFECTOS han sufrido varios navegantes.»

Los españoles del mar Cantábrico conocen tanto los peligros de estas ampolladas mares del Finisterre, que al menor amago de temporal se separan de la costa para evitar sus desastrosos efectos. La escuadra inglesa navegaba en la noche del 5 al 6 de Setiembre con rumbo al Norte, sin sujecion á puestos y fiado cada buque al celo de su capitan respectivo; manera de navegar que se adopta cuando la fuerza de los temporales hace imposible un perfecto órden de formacion. Los vientos reinantes eran Sudoeste y Oeste duros; las mares tempestuosas. Tal vez el comandante fiára demasiado en su buque y no pusiera la proa á la mar para luchar con ventaja en contra del elemento; tal vez al intentar esta maniobra una ola entera, sin encontrar tropiezo alguno, lo asaltó y lo inundó. ¿Entraria el desgraciado *Captain* en aquella zona de mar que tan difícil es de cruzar durante un mal tiempo sin exponerse á sérias averías? Suponiendo que esto fuera, no es creible que un barco de 4.000 toneladas, con fuerza de 900 caballos y con su máquina nueva, no pudiera haber salido del mal paso, siendo así que un bote pudo entónces ganar la costa sin perderse. ¿Se le abriria una via de agua de esas que en poco tiempo inundan á un buque

y lo hacen zozobrar? Tampoco podemos aceptar esta hipótesis, pues el *Captain* era un buque nuevo, y además, si esto hubiera ocurrido, mayor número de gente se habria salvado, porque en tales casos no es inmediata la sumersion del barco. ¿Se atravesaria el *Captain* á la mar y perderia el equilibrio por efecto de un tremendo balance? ¿Le ocurriria esto en aquellos parajes de que ántes hablamos, en donde las olas son tan impetuosas?

Esto es lo que tememos y lo que deseariamos con toda nuestra alma que se desmintiera por completo. Pero si desgraciadamente se confirma nuestro temor, si los náufragos del *Captain* declaran que el buque se les fué á pique por efecto de un balance, entónces confesariamos con dolor y con vergüenza que los sabios modernos, pretendiendo forzar las inquebrantables leyes de la hidrostática, no construyen barcos, sino tumbas. Si un balance concluyó con el *Captain*, no nos ocuparémos de calcular su amplitud, ni la reaccion del buque, ni el volúmen de fluido que desalojaba, ni de su peso, ni del centro de gravedad, ni del metacentro. Tampoco meditarémos nada sobre el peso de las torres, ni sobre los cañones de 25 toneladas que iban en ellas, ni sobre el momento en que obrarian estos pesos reunidos para precipitar la catástrofe. De nada nos ocuparémos. Inclinarémos nuestra cabeza y deplorarémos la horrible muerte de nuestros compañeros, sacrificados por la ciencia del siglo XIX; ciencia cruel que toda parece que se ha concentrado hoy en solo un objeto. En destruir á la humanidad.

PASCUAL LÚCAS DE LA ENCINA.

ACLARACION.

A los tres dias de publicado el artículo anterior, estampó el mismo periódico *El País* (Madrid, 17 Setiembre 1870) otro mucho más ámplio y extenso sobre el referido tema, y escrito por la expresada pluma.—Copiaré algunos párafos de la carta privada en que su autor me habló de este asunto.—«Los renglones de »*Pascual Lúcas*, decia, tocantes á la pérdida del *Cap»tain*, han gustado. Leyéronlos en uno de los salones »del Congreso, y Albareda me mandó decir con Don »Juan Topete si tenía la bondad de escribirle un artí»culo sobre el mencionado asunto para su periódico la »*Revista de España*. Aquí se han cambiado los pape»les, porque tu amigo no recibe sino cosas muy selec»tas y diz que echa al fuego casi todo lo que le envian, »y ahora él pide que yo le remita algo.—Contesté que »no sabía escribir para un periódico tan científico y en»copetado, pero por deferencia á Topete y calculando »luégo que á P.... le habia de agradar que lo hiciese, »accedí á ello.—El embajador inglés Mr. Layard pi»dió los artículos para enviarlos á Lóndres, por ser los »primeros que se habian publicado en España achacan-

»do la pérdida del *Captain* á las verdaderas causas que »la motivaron, y en las cuales ni á tres tirones querian »creer los ingleses.— Con la declaracion de los diez y »ocho náufragos se corroboran las sospechas de *Pascual* »*Lúcas de la Encina*, pues el barco se perdió del modo »que él habia presumido, y por las causas que dejó in»dicadas este *octogenario piloto*, en cuya real y verdadera »existencia hay muchos que creen á puño cerrado.»

Hasta aquí el párrafo que me dirigió mi querido Pardo y que apunto en obsequio á la claridad y para que se comprenda la justa importancia que se dió á sus escritos.—Excuso trasladar el artículo inserto en *El País* del 17 Setiembre, por no ser más que un cróquis ó borrador del razonado trabajo que luégo se imprimió en la *Revista de España*, y que es el copiado á continuacion. (*N. del E.*)

EL BUQUE INGLÉS CAPTAIN.

(*Revista de España;* Madrid, 10 Octubre 1870.)

ARTÍCULO II.

La pérdida total de este barco, ocurrida en los mares del cabo Finisterre la noche del 6 al 7 de Setiembre de 1870, no sería asunto digno de la *Revista de España*, si sólo se tratase de describir una catástrofe más ó ménos patética, de la que fueron víctimas sobre 500 personas. Hoy que en las batallas de Weissenburgo y de Sedan resultan miles y miles de cadáveres, apénas llamaria la atencion el relato de un suceso en que sólo mueren 500 hombres. Pero el buque náufrago respondia á una idea nueva, era un experimento que hacia la ciencia naval del siglo XIX para concluir de una vez con el antiguo sistema de construcciones, y habiendo fallado la novedad de un modo tan horrible, creemos deber tratar el caso con alguna extension para que sirva de enseñanza á los que todo lo creen hoy posible, y haga desconfiar á los que todo lo esperan de la *perfectibilidad infinita de los conocimientos humanos*. Hay leyes físicas

imposibles de variacion, y principios hidrostáticos imposibles de olvidar, si es que hemos de seguir por el verdadero camino de la ciencia. Los que se abandonan á caprichosas teorías, y los que al tratar filosóficamente algun punto hidrostático dejan algo al acaso, marchan por sendas extraviadas, que al fin los llevan, sin remedio, al abismo del error. Más adelante verémos cómo el capitan inglés Coles se equivocó al trazar el plano del buque *Captain*. Antes dirémos algo sobre los barcos blindados, para que nuestros lectores, ajenos á los conocimientos de arquitectura naval, comprendan bien el atrevido paso que intentó dar Coles en esta ciencia, y que tan caro le costó, pues que le costó la vida.—Sin alargarnos á los tiempos antiguos ni citar para nada á la China, bástenos decir que despues de la guerra de Crimea construyeron los franceses una fragata que llevaba protegidos sus costados con planchas de hierro de grueso tal, que ninguna bala de los calibres hasta entónces conocidos podia atravesarla. La *Gloire*, que así se llamaba el buque, fué por unos meses la máquina de guerra más potente que flotaba sobre los mares. Ella sola era capaz de destruir una escuadra sin temor de que la ofendiesen, pues miéntras podia lanzar toda clase de proyectiles sobre el enemigo, los que éste le disparase resbalarian sobre la coraza que la protegia.—Mas el poderío de la *Gloire* fué efímero.—Los ingleses construyeron en poquísimo tiempo buques mejor acorazados que el frances, y los artilleros de todas las naciones se aplicaron y consiguieron fabricar cañones tan potentes, que atravesasen las planchas de la *Gloire* como si fueran de sencilla madera. Y desde entónces se viene

riñendo la batalla entre las corazas y los cañones, habiendo llegado aquéllas á un espesor de 12, 15 y más pulgadas, y éstos á los monstruosos calibres de 400, 500, y hasta de 1.000, sin que áun sepamos de parte de cuál de los combatientes será la victoria, aunque vislumbramos que tal vez las corazas venzan.

Los americanos, que procuran adelantar en todo, separándose no obstante siempre que pueden de los sistemas europeos, adoptaron el blindaje para sus buques, pero modificaron la construccion de ellos, haciéndolos más bien para defensa de sus costas y navegacion de sus caudalosos rios, que para lanzarlos á los océanos á desafiar las tempestades. Hicieron, pues, unos barcos tan rasos que apénas sobresalian del agua un metro.—Sus costados, lo mismo que la cubierta, iban resguardados con planchas de blindaje y montaban el cañon en una torrecilla ó reducto formado al centro del buque. El primero de éstos se llamó *Monitor*, nombre que despues se ha hecho genérico á todos los vasos construidos por aquel sistema. Los primitivos monitores no llevaban palos ni jarcia alguna, y á distancia de una milla sólo se les distinguia la chimenea de su máquina y la torre; blancos insignificantes para el tiro de cañon, toda la ventaja en los combates estaba por parte de ellos. Así fué que en la guerra de los Estados-Unidos prestaron servicios especiales.

Miéntras tanto, la vieja Europa construia fragatas de tipos más ó ménos parecidos á los buques hasta ahora usados en las escuadras. La marina española tambien contó barcos blindados, y la *Numancia* fué el primero de esta clase que arboló nuestra bandera.—Á pe-

sar de no ser cosa enteramente nueva, infundian cierta desconfianza los blindados para lanzarse con ellos á grandes navegaciones.—Eran buques de tamaños extraordinarios, pues algunos, como la *Numancia*, median cerca de 100 metros de largo y desplazaban 8.000 toneladas. La gruesa coraza que defendia sus costados, era un enorme peso que habia de influir grandemente en la amplitud de los balances que dieran estos monstruosos cascos.—Perplejas estaban las marinas todas con sus acorazados listos, y todas haciendo tiempo para encontrar ocasion de resolver la especie de problema que estaba pendiente.—El Gobierno español determinó, por fin, que la *Numancia* se trasladase á Lima en su viaje de prueba. Hecho éste con toda felicidad, si bien no ajeno de peligros y cuidados, quedó ya abierto el camino de los grandes océanos para que los cruzasen sin miedo, pero con precaucion, los nuevos barcos. Los ingleses echaron á la mar el *Ocean*, y los americanos, que no tenian fragatas y querian ser más atrevidos que los españoles y los ingleses, mandaron un monitor á Europa y otro á California. Por los puertos de España se anduvo exhibiendo el *Miantonomoah*, especie de reptil marítimo, navegando entre dos aguas, y conduciendo en su buche á unos cuantos desgraciados marinos, que sin ver la luz del sol y sin respirar más aire que el que les entraba por una especie de cañon de chimenea, se arriesgaron á pasar el golfo en tan extraña, incómoda y malsana embarcacion. Verdad es que al *Miantonomoah* lo acompañaron en su viaje tres ó cuatro buques más y que con gente de ellos se remudaba todos los dias la casi asfixiada tripulacion del monitor. Si bien los

americanos hicieron estos viajes, más evidenciaron con ellos su osadía marinera que la bondad de sus construcciones. Probado, sin embargo, que el monitor era el mejor buque de combate, los ingleses, que á nadie quieren dejar la delantera en asuntos navales, se aplicaron á construir tipos especiales de esta clase de barcos á fin de sacar uno, que sin perder ninguna de las ventajas del monitor, fuera buque propio para luchar contra las olas y para vencer los temporales. Dos ingenieros británicos de mucho crédito dedicaron sus conocimientos á ejecutar la nueva idea. Reed y Coles. El uno es ingeniero del Almirantazgo, y el otro era capitan de navío. Cada cual presentó un tipo del nuevo buque, y el Gobierno inglés se decidió por el de su ingeniero. Construyóse el *Monarch*, que es un buen barco de combate y de mar, pero que no es el verdadero tipo monitor que se queria, y del cual el capitan Coles presentaba un proyecto perfecto.

Lo mismo en Inglaterra que fuera de ella, se dividieron las opiniones respecto al monitor tipo Coles. Miéntras unos lo atacaban diciendo que, tal cual su inventor lo presentaba, era un barco inútil para la mar, otros lo defendian y lo proclamaban como el *desideratum* de todo oficial de marina. Despues de muchas dudas y largas discusiones, el Gobierno británico se decidió á hacer la prueba y autorizó á Coles para que dirigiese la construccion de su bello ideal, que se llevó á cabo en los astilleros de M. Laird, á orillas del rio Mersey. Miéntras se trabajaba en el nuevo buque, bautizado con el nombre de *Captain*, siguieron las discusiones y las disputas sobre sus ventajas é inconvenien-

tes, y no faltó quien se acercase al capitan Coles aconsejándole que hiciera algunas variaciones al plano de su buque y le diese una forma de costados por el estilo de la que tenian los del *Monarch*. Pero Coles no queria ni que le hablasen de este barco, pues era justamente el competidor del suyo. Así fué que, sin apartarse en nada de la idea primitiva, se acabó la construccion del *Captain*.

Por aquel tiempo publicaba el *Times* lo siguiente:

«¿Se sabe si el nuevo buque *Captain*, tan bueno para luchar con los otros barcos, podrá combatir con la mar?»

Nadie respondió categóricamente á esta pregunta, y por fin cayó al agua el competidor del *Monarch*.

Tenía 102 metros de largo, 16 de ancho; su máquina, de 900 caballos. Medía 4.272 toneladas, y su roda, muy saliente, le servia de espolon. Llevaba dos torres giratorias de 8 metros de diámetro, y dentro de ellas iban los gruesos cañones que constituian su armamento. Eran éstos rayados, de 7 pulgadas y 22 toneladas de peso. Los proyectiles huecos que disparaban eran de 270 kilógramos, y se cargaban aquellos mónstruos con 30 kilógramos de buena pólvora inglesa. El aparejo era igual al de las fragatas de primera clase, por lo cual desplegaba al viento 3.000 metros cuadrados de lona. Los palos eran de hierro, de tamaño extraordinario, y formado cada uno de tres piezas en figura de trípode, con objeto de que al girar las torres no hubiera impedimento alguno para jugar la artillería en cualquier direccion.

De más está advertir que todo el buque estaba fuertemente blindado, y que el casco apénas sobresalia dos

varas sobre el agua, la cual bañaba y barria de contínuo la cubierta é imposibilitaba el andar por ella miéntras se iba navegando. Este inconveniente lo salvó Coles poniendo un pasadizo de torre á torre, sobre el cual iba la gente de guardia, y desde donde se hacian las maniobras.

El 23 de Marzo último salió por primera vez al mar con objeto de probar sus máquinas. A las nueve de la mañana dejó á Spithead, se dirigió hácia el oeste, y se puso al abrigo de la isla de Wight para evitar las fuertes rachas de viento que soplaban de cuando en cuando de las dunas de Bonchurch y de Ventuor. La mar combatió un poco al *Captain* y le barria la cubierta. En las seis horas que duraron las pruebas dieron sus máquinas el resultado siguiente:

Con la proa al oeste y viento fresco del norte al nordeste, presion del vapor de $11^k,80$ á $11^k,34$; vacío de los condensadores de $0^m,672$ á $0^m,640$; número de revoluciones por minuto, máquina de estribor, 74,16 á 76,1; máquina de babor, 73,26 á 75,6. A la vuelta á Spithead con rumbo al sudeste, presion de $11^k,80$ á $11^k,11$; vacío, $0^m,660$ á $0^m,672$; número de revoluciones por minuto, máquina de estribor, 75,9 á 70,3; máquina de babor, 76,4 á 69.

La potencia media indicada, durante las seis horas de prueba, fué de 6.133 caballos efectivos.

El consumo de carbon en el mismo tiempo, 50 toneladas. Promedio de consumo para una hora, 8.467 kilógramos.

La temperatura en la cámara de los maquinistas se elevó hasta 70° Farenheit.

La prueba de las máquinas del *Captain* dió un resultado brillante, pues el buque llegó á andar 14,5 millas por hora.

El 10 de Mayo volvió á salir á la mar, acompañado de su rival el *Monarch*, para hacer las últimas experiencias comparativas y deducir por ellas de parte de cuál sistema estaba la ventaja. El Almirante Spencer Robinson iba, comisionado por el Almirantazgo, para ser el juez que decidiera. Diez ó doce dias duraron las pruebas, y de ellas resultó que el *Captain* andaba á la máquina más que el *Monarch*, y ademas que sus movimientos de balance eran tan suaves, que bajo este punto de vista, igualaba y superaba á los blindados más tranquilos de la marina británica. Sus torres giraban con gran facilidad, y los cañones siempre estuvieron en disposicion de hacer fuego aunque la mar se hallase algo alborotada. Por último, los temores que habia respecto á la *habitabilidad* del buque, se desvanecieron por completo, pues nadie cayó enfermo miéntras duró el crucero de experiencias. Mr. Coles y los apasionados de su sistema ponderaban al *Captain* como el mejor de los buques posibles. Talbot Bourgoyne, jóven de treinta años y acreditadísimo capitan, fué nombrado comandante de este rey de los mares. Los oficiales de más favor interpusieron sus influencias para navegar en él. Mr. Childers, Ministro de Marina, embarcó allí á un hijo suyo; Lord Northbrook á otro. Un distinguido oficial sueco y dos guardias marinas griegos consiguieron del Almirantazgo el ir agregados á su tripulacion. Un cuñado del comandante tambien se embarcó; y por último, Mr. Coles no quiso abandonar su barco duran-

te la primera campaña séria que iba á emprender. Era ésta un viaje, en union de la escuadra del Canal, por las costas de España. El *Captain* fué admirado en Gibraltar, en Lisboa y en Vigo. Pero algunos inteligentes desconfiaban de las propiedades del buque para sufrir un temporal, por más que los ingleses estuvieran convencidos de lo contrario. La exagerada arboladura del *Captain*, su extraña forma, el peso de las torres, el de los cañones monstruosos que iban en ellas, y lo poco que sobresalia de la mar tanta balumba, eran las razones que los *ignorantes* daban en apoyo de sus dudas. Pero todas estas razones las combatian los oficiales ingleses con otra, para ellos de muchísimo valor. Se limitaban á reirse de los desconfiados y á decir que su buque era *inglés*, y como tal, lo mejor del mundo.

Gran trabajo cuesta el que un británico ilustrado se convenza de que fuera de sus islas tambien hay gente que valga. Para el resto de los ingleses sería empresa imposible el probarles que, aparte la Inglaterra, todo el mundo no es cosa inferior y mala.

Esta confianza extrema suele, al cabo, producir desengaños funestos. El 9 de Setiembre corrió la noticia de que el magnífico buque *Captain* se habia perdido en alta mar.

No se daban pormenores ningunos. Sólo se decia que se habia ido á pique.

Todos los que sabian la historia de este barco empezaron á calcular la causa del siniestro. Los defensores del sistema del capitan Coles lo achacaban á la descomposicion de alguna válvula de las que tienen los vapores en el fondo, al desprendimiento de alguna plancha,

ó á otro de los accidentes fortuitos á que están expuestos, lo mismo los buques, que los ferro-carriles, los puentes y todas las construcciones en general. Pero no querian ni pensar que el desastre podia ser debido á defectos del sistema y del barco que patrocinaban. Los no enamorados, los que desde el principio desconfiaban del *Captain*, siguieron otro rumbo diferente para buscar la causa de la desgracia. Desde luégo se partió del principio de que el centro de gravedad del buque estaba muy alto, pues cuando navegó en el mes de Mayo para compararse con el *Monarch*, ya se notó que balanceaba poco y con gran suavidad. Esto, que á primera vista parece ventajoso, no lo es cuando concurre en un buque de las condiciones del desgraciado *Captain*. En efecto, cuando por cualquier circunstancia de mar ó viento se inclinase sobre un costado, el centro de gravedad, por su misma elevacion, se apartaria mucho de la vertical, y en esta disposicion el peso alto de los palos, torres y cañones obrarian intensamente para hacer girar al buque sobre el eje longitudinal. No encontrando resistencia alguna de costado, porque el *Captain* salia no más de 6 piés sobre el agua, claro es que la gran masa de fluido que ayuda á producir la reaccion de los balances en los buques ordinarios, era insignificante para el barco de Mr. Coles. Ademas, de los profundos cálculos hidrostáticos se deducen fórmulas tan exactas para determinar la estabilidad de los cuerpos flotantes, que, ciñéndose á ellas y calculando los *momentos* con que algunos pesos tienden á aumentar los balances, se construyen las embarcaciones sin que haya temor alguno respecto á sus buenas condiciones hidrostáticas.

La fórmula de la *estabilidad* de un buque podemos reducirla á la siguiente sencilla expresion:

$$E = P\,(R - a)\ \text{sen.}\ A,$$

en que P representa el peso del buque;

R, altura del metacentro sobre el centro de carena;

a, altura del centro de gravedad sobre el mismo;

A, ángulo de balance.

Sin detenernos mucho en la discusion de la fórmula, baste saber que á proporcion que aumenta el ángulo de balance (A), disminuye la cantidad R, la cual puede llegar á ser igual á *a*, en cuyo caso el residuo R—*a* se iguala á *cero*, y el segundo miembro de la ecuacion que está multiplicado por R—*a*, será tambien *cero*. De donde indefectiblemente resultará:

$$E = 0.$$

Por todo lo dicho, creemos que el *Captain* era buque de poca estabilidad, pues teniendo mucho peso alto y ningun costado que contuviera los balances, éstos habian de ser tremendos cuando la ocasion llegase.

Expliquemos ahora una especie de contrasentido que parece notarse entre lo dicho anteriormente respecto á los balances del *Captain*, y el atribuir ahora su naufragio á uno de estos movimientos.

En efecto, dijimos ántes *que cuando navegó en el mes de Mayo para compararse con el* Monarch, *ya se notó que balanceaba poco y con gran suavidad.*

¿Cómo es posible, dirá alguno, que un barco que

balancea poco y suavemente se pierda en un balance? Para explicarlo, dejemos las fórmulas matemáticas, tanto más fastidiosas, cuanto más sublimes son, y recurramos, áun cuando parezca trivial, á un juguete de niño, una semi-esfera de plomo de esas que tienen sobre la parte plana una cabeza de carton. Nunca conseguirémos volcarlo; siempre la cabeza se levanta como burlándose de que pretendan humillarla. La inclinamos hasta que toque sobre la mesa en que está colocada; en seguida que se la deja, vuelve arriba de repente, da tres ó cuatro balances rápidos, y al cabo se queda fija. Este juguete representa muy bien á un buque cuyo centro de gravedad está bajo. Supongamos ahora el mismo juguete, pero con la cabeza, no de carton, sino más pesada. Si la apartamos un poco de la vertical, volverá *suavemente* á esta posicion, dará uno ó dos balances y quedará tranquila. Pero si continuamos la experiencia y hacemos que la cabeza llegue casi á tocar la mesa, entónces verémos que no vuelve á incorporarse; al contrario, se inclina más y más hasta quedar como acostada, y así permanece. Este otro juguete que *balancea poco y suave*, pero que en ciertos casos se inclina para no levantarse más, representa á los barcos que por tener elevado el centro de gravedad, como sucedia al *Captain*, balancean *poco* y *suavemente*, y así creemos explicado lo que al pronto pareceria á algunos un contrasentido.

Las circunstancias peculiares de la mar vecina al cabo Finisterre tambien eran contrarias para el nuevo buque, pues allí el fondo es extraordinariamente profundo, y tan enorme masa de agua al chocar sobre la cos-

ta, produce un movimiento de reaccion en las olas, que forman *dos mares* encontradas, como dicen los marinos. Si á esto se agrega la corriente general de las aguas que en aquellos parajes se dirige al sur, y alguna combinacion de la fuerza de la marea, resulta el *hervidero* que durante los temporales del sudoeste se experimentan cerca de aquellas costas, y que á tantos peligros expone á los navegantes. Algunos han creido ver por allí rompientes y bajo-fondos, pero los adelantos hechos en la geografía de la mar han demostrado que estos peligros eran imaginarios y forjados sólo por la reventazon del oleaje. Por eso la Sociedad Geográfica de París, despues de un maduro exámen, ha acordado borrar de sus cartas los peligros ficticios que se marcaban en las inmediaciones del cabo Finisterre, y atribuir los naufragios allí ocurridos á las especiales condiciones de aquel mar.

Si el *Captain* fué asaltado por una furiosa ola del *Oeste*, y al mismo tiempo otra no ménos fuerte del *Este* lo asaltó por el lado opuesto, la suma de la fuerza de ambas contribuiria á destruir su poca estabilidad y á precipitar la catástrofe. Y si el buque llevaba las velas al viento, éste, que en aquella noche fatal soplaba impetuoso, concluyó la obra que las olas principiaron.

Tales habian sido los cálculos hechos ántes de saberse los detalles del siniestro.

El parte que el Almirante Milnes dió al Gobierno inglés, decia así:

«Ayer por la mañana (el 6 de Setiembre) fuí á bordo del *Captain* con objeto de inspeccionarlo, acompañado del capitan de navío Brandrith y de mi ayudante

personal, lo cual efectué con toda minuciosidad. A la una de la tarde empezó á efectuarse una prueba del andar de los buques de la escuadra á la vela. Eran éstos, ademas del *Captain*, el *Lord Warden*, *Minotaur*, *Agincourt*, *Northumberland*, *Monarch*, *Hercules*, *Inconstant*, *Warrior*, *Bellerophon* y *Bristol*. A las cinco terminó la prueba.

»La direccion del viento era del S. O. Algunos buques navegaron todo el tiempo de la prueba con los juanetes, incluso el *Captain*. A las cuatro la brisa refrescó y el andar del *Captain*, que al comenzar la prueba era de nueve y media millas, llegó á ser de 11 á 13; la mar bañaba su cubierta por sotavento, pues la regala estaba al nivel de aquélla y embarcaba algunos golpes de mar. Volví á bordo del *Lord Warden* á las cinco y treinta. Al oscurecer, y estando á 20 millas del cabo Finisterre, la escuadra estaba aún formada en tres divisiones, yendo á vanguardia el *Lord Warden*, *Minotaur* y *Agincourt*, hallándose el *Captain* por la popa del *Lord Warden*.

»A las ocho y á las diez los buques se hallaban en sus respectivas posiciones, no habiendo indicación alguna de tiempo duro, aunque estaba algo nublado el horizonte por el O. A las once la brisa empezó á refrescar con lluvia. Hácia la media noche bajó el barómetro y el viento refrescó tanto, que fué necesario tomar algunos rizos; pero ántes de la una el viento se llamó al S. O. y se aferraron las velas cuadras.

»A esta hora el *Captain* estaba por la popa de este buque, y en apariencia navegando á máquina. Hecha la señal de navegar con independencia, fué contestada,

y á la una y quince el *Captain* estaba á sotavento del *Lord Warden.* Desde esta hora hasta la una y media constantemente estuve observándolo; sus gavias estaban arrizadas y el trinquete tambien, pues su mayor la habia aferrado á las cinco y treinta; pero no pude distinguir ningun foque ú otra vela de cuchillo. Iba cayendo á estribor con el viento por babor. La luz roja se distinguia claramente durante este tiempo. Algunos minutos más tarde traté de ver la luz; pero la lluvia caia muy espesa, y aquélla no se logró ver de nuevo. Los chubascos de viento y agua eran muy duros, y el *Lord Warden* se aguantaba con ayuda de la máquina y las velas de cuchillo contra una mar gruesa de amura, que á veces parecia que iba á romper en los portalones. A las dos y quince de la madrugada abonanzó algo el tiempo y el viento roló al N. O., pero sin rachas; las nubes se corrieron al E., y la luna, que nos habia favorecido algo con su luz, estaba poniéndose. La última vez que se habia divisado la luz del *Captain*, no se veia próximo ninguno de los buques de la escuadra, aunque sí algunas de sus luces á regular distancia.

»Al romper el dia la escuadra estaba, aunque sin órden, á la vista; pero de los once buques sólo se percibieron diez, siendo el *Captain* el que faltaba. Creiamos que se habia corrido al E.; pero no se distinguió ningun buque grande desde los topes, y entónces me alarmé por su falta é hice señales á los buques para que siguieran la conveniente direccion con objeto de encontrarlo, lo que verificaron de la manera siguiente: El *Agincourt*, al S. E.; el *Monarch*, al S.; el *Warrior*, al S. S. E.; el *Hercules*, al E. S. E.; el *Northumberland*,

al E.; el *Bristol*, al N. E.; el *Bellerophon* y el *Minotaur*, al E. N. E. Estos buques anduvieron de 12 á 15 millas, pero nada vieron del perdido.

»Entónces reuní la mayor parte de la escuadra; formándose en línea navegaron al S. E., con el encargo de observar si veian restos de naufragio. El *Monarch* fué el primero que recogió una verga de juanete del *Captain*; el *Lord Warden* otra con la vela rifada y algunos restos de aquél, y el *Psyche*, que se me reunió procedente de Vigo, á la puesta del sol dió noticias de haber encontrado los restos de dos salvavidas pintados de blanco, reunidos con parte de tablones, que parecian ser de los que formaban la cubierta alta ó pasadizo de entre las torres del *Captain*, y allí enredado se halló el cadáver de un marinero con la marca *Rosa* en su camisa de franela.

»Tal es cuanto ha ocurrido á la vista del capitan de bandera y de mí mismo, y siento mucho decir que no puedo sacar otra deduccion de ello, sino que el *Captain* se ha ido á pique con toda su gente á bordo, probablemente en uno de los fuertes chubascos que hubo de la una y treinta á las dos y cuarto de la madrugada, y á cuyo tiempo la mar era muy gruesa; pero el cómo ha ocurrido la catástrofe, probablemente nunca será conocido.»

Esto era lo único que sabía el Almirante Milnes. Providencialmente se salvaron diez y ocho hombres, y por las declaraciones que han dado se evidenciaron los temores que algunos tenian sobre la poca estabilidad del *Captain*.

Dicen los salvados que á la media noche del 6 al 7

el tiempo era malo, las ráfagas del viento impetuosas é intermitentes, la mar alborotada, los horizontes cerrados y el cielo lloviznoso. El Comandante estaba sobre cubierta junto al oficial de guardia, y el guardia marina pasaba lista á la marinería de servicio. La máquina estaba parada, si bien con vapor en las calderas para ponerla en movimiento á la primera órden. El buque navegaba á la vela. Una fuerte ráfaga de viento, acompañada de una grande ola, inclinó de repente el *Captain* sobre el costado de estribor; otra ola le cargó por el mismo costado. En esto el comandante Bourgoyne preguntó cuántos grados inclinaba el buque. Le contestaron que diez y ocho. En seguida mandó aventar las velas todas, y dió órdenes á la máquina y al timon. Si estas precauciones las hubiera tomado UN SOLO MINUTO ÁNTES, el *Captain* se salva. Porque tan corto tiempo basta para que un buque de guerra cargue sus velas, ponga en movimiento sus máquinas, y obedeciendo al timon presente la proa al mar y se defienda de ella con ventaja. Pero ya no habia tiempo. De los diez y ocho grados de inclinacion pasó instantáneamente á un número mucho mayor, que crecia en progresion espantosa, á medida que los momentos pasaban. El *metacentro* descendió con velocidad proporcionada al balance, y en pocos segundos, quizá en tres ó cuatro, el *Captain* quedó *dormido* sobre estribor. En tal situacion, y sin costado que lo contuviese, ya sólo obedeció á la fuerza con que lo solicitaban el peso de las torres, el de los cañones, y sobre todo el de la arboladura. Empezó el buque á revolverse sobre sí mismo, hasta llegar á descubrir la quilla ántes de sumergirse para siempre.

La horrorosa escena que ocurrió entónces bajo cubierta, no es posible imaginarla. El agua, invadiéndolo todo con espantosa rapidez, empujaria el aire hasta los últimos departamentos del buque, y allí extraordinariamente comprimido, buscaria salida con horribles detonaciones. Los miembros del barco, crujiendo y retorciéndose ántes de ceder, producirian un ruido infernal, y las sillas, mesas, vajillas, aparadores, armas y demas muebles, cayendo todos á un tiempo, aumentarian la horrible confusion y estrépito que tenía lugar en medio de la más completa oscuridad. Considerando un poco sobre la muerte de aquellos infelices..... ¿quién no desea morir en un campo de batalla? Allí se ve el sol hasta el último instante, el aire no falta miéntras los pulmones lo soliciten, el agua fresca apaga la última sed del herido moribundo, y luégo la tierra, la madre tierra, que ni se hunde ni se escapa, sostiene el cuerpo del afortunado que muere sobre ella.

Olvidemos á los quinientos desgraciados que sucumbian bajo cubierta, y vengamos á los diez y ocho que se salvaron. Agarrándose adonde ni ellos mismos sabrán, lograron verse por un momento sobre los fondos del barco que continuaba sumergiéndose. La situacion de estos marineros era la más crítica y apurada. Rodeados del océano embravecido y dispuesto á tragarlos, corrian despavoridos sobre aquel piso que por instantes se hundia. La casualidad hizo que tres ó cuatro pudieran soltar las cuerdas que sujetaban á una lancha, y con mil apuros lograron ponerla á flote. En esto se hundió el *Captain* y las olas borraron el lugar de la catástrofe.

Desde que el Comandante preguntó los grados que

inclinaba el buque, hasta que éste desapareció, sólo trascurrieron de cinco á ocho minutos. ¡Cuántas escenas en tan poco tiempo!

Los que se embarcaron en la lancha, recogieron á unos cuantos más que nadaban por allí cerca, y dieron auxilio á otros cinco que venian agarrados á un bote que flotaba zozobrado. Cuatro de ellos lograron saltar á la lancha; pero el último, que era el capitan Bourgoyne, no pudo saltar y cayó al agua. Un marinero dice que cogió un remo para tirárselo, y que le sirviera de *tabla de salvacion*, pero que Bourgoyne gritó: «¡Por amor de Dios, no tireis los remos, que os harán falta luégo!» En esto vino una ola, y ya nada se vió, ni se oyó más la voz del Comandante.

La lancha empezó á irse á pique, pero la Providencia hizo que uno de los que iban en ella encontrase el agujero por donde entraba el agua y que pudieran taparlo.

Y al cabo de doce horas de peligros continuos y de trabajo sin descanso, llegaron, extenuados de sed, hambre y emociones, al pueblecito de Finisterre. Los españoles recibieron á los náufragos con el interes que inspiraba su triste estado, y telegrafiaron en seguida al Ministro de Marina para noticiarle el caso. Esta autoridad, solícita en el cumplimiento de un deber sagrado, dispuso que sin pérdida de tiempo saliesen para el lugar del siniestro todos los buques guarda-costas de Galicia, con el propósito de salvar, si era posible, á algunos otros tripulantes del malaventurado *Captain* que áun hubiesen sobrevivido á la catástrofe; pero estas diligencias y otras más que se practicaron han sido inúti-

les. Los pueblecitos de la costa Sudoeste de Inglaterra están de luto, pues hijos de ellos eran todos los marineros del buque perdido. El Gobierno inglés ha dado á las viudas de los ahogados un año de las pagas que debian de haber ganado sus infortunados maridos.

En resúmen. El *Captain* era un mal barco. Primero, por su híbrida construccion; pues ni era monitor ni buque de costados, y así tenía los inconvenientes de éstos y carecia de las ventajas de aquéllos. Segundo, cuando se trazaron sus planos, aparecia que sus costados habian de sobresalir del agua nueve piés, y luégo resultó que la elevacion era sólo de seis. Tercero, el centro de gravedad estaba muy alto, lo cual tenía con gran cuidado al mismo capitan Coles. Y cuarto, la arboladura era excesiva para un buque de 16 metros de ancho.

Respecto al desgraciado jóven comandante Bourgoyne, hay que deplorar su valor temerario y su ciega confianza en el barco que le estaba confiado; pues si al anochecer del 6 hubiera aligerado la arboladura, echando abajo vergas y masteleros, y con la potente máquina del *Captain* se hubiera aguantado proa á la mar y sin más velas que los cangrejos, ahora estarian él y su buque en Inglaterra.

Antes de acabar, resta advertir que todo lo anteriormente escrito son conjeturas más ó ménos aventuradas y escritas en un estilo que dejará mucho que desear á los inteligentes y á los literatos. Algunos términos técnicos puede que estén inconvenientemente usados, y la aplicacion del dominguillo á la estabilidad de los barcos tal vez sea demasiado llana y trivial. Pero de to-

das estas faltas y de muchas más en que abundará el artículo, hay que disculpar al octogenario piloto

PASCUAL LÚCAS DE LA ENCINA.

Una prueba de la importancia científica que tiene la pérdida del *Captain*, y de que áun está palpitante en Inglaterra el recuerdo de aquella catástrofe, la suministra el primer número de la novísima y excelente revista titulada *The Naval Science* (Abril, 1872), que trae un largo y profundo artículo, titulado *The stability of the* CAPTAIN, MONARCH, *and some others iron-clads*, en el cual demuestra y asienta las malas condiciones del CAPTAIN, y con los planos y todos los datos de este buque á la vista, confirma en un todo las aserciones conjeturales de *Pascual Lúcas de la Encina*, y su opinion general sobre tal barco. *The Naval Science* viene, despues de año y medio, á realzar el mérito y la oportunidad del presente artículo. (*N. del E.*)

PRIMERA CARTA DE UN MARINO.

(Dirigida al Director de *El País*;
Madrid, 29 Octubre 1870.)

Señor muy amigo mio: recibida su estimada del 15 de los corrientes, me encuentro perplejo para contestarla; pues son tales las preguntas que V. me hace y de tanta importancia los puntos abarcados por ellas, que dudo, mejor dicho, que tengo la certeza de mi poca competencia para resolverlos á satisfaccion de los peritos en asuntos navales.

Dice V. que porque soy muy viejo he de saber mucho. ¡Bravo cumplimiento! Pues si los años aumentáran ciencia, alcornoques hay por estas breñas que darian lecciones á Newton y á Pascal. Ademas, la náutica, el arte naval, la artillería y la táctica van hoy adelantando con paso tan veloz, que no es posible lo siga un ochenton, por aficionado que sea á las cosas de la mar.

Dejando, pues, para otra vez lo que V. me pregunta sobre la reforma de Ordenanzas, sobre el plan de estudios para la escuela naval, artillería, táctica, señales, etc., etc., me limitaré por hoy á darle mi parecer

sobre la clase de servicios que ha de prestar nuestra respetable escuadra.

Mas ántes de entrar en materia, quiero desvanecerle una opinion infundada (pero que corre en estos últimos tiempos como válida) sobre la poca aptitud de los españoles para la vida y aventuras de la mar. En lo que se fundan VV. para pensar así, no lo sé, ni tampoco me lo explico, cuando la práctica demuestra cada dia lo contrario. Lo mismo ántes que ahora, los navegantes españoles han cruzado todos los mares del globo, han visitado las islas más apartadas, han sondado los más recónditos escollos, y desafiando las inclemencias de los climas y las miserias que la vida marítima lleva consigo, han cogido, por fin, los puertos de la patria y han asombrado á propios y extraños con los resultados obtenidos en viajes casi increibles. Lo que sucede es que los españoles de hoy se complacen en vituperar todo lo que sea de casa, y por el gusto de hablar mal de la patria, sacan á plaza nuestras desdichas y miserias, sin apuntar siquiera las causas que las motivan, y achacan los desastres todos á las *cosas de España*, *á la ignorancia y á la mala fe de los españoles*. Yo, como soy ya viejo, leo despacio, y más despacio aún la historia de nuestra marina, que, como V. no ignora, tanto me interesa. Y con la historia en la mano, veo que ni los españoles ni las cosas de España son tan malas como generalmente se cree por esta tierra de garbanzos.

Sepa V., señor director, que los reveses que nuestra marina ha sufrido más de una vez, no han tenido por causa principal la poca aptitud que suponen tenemos para las cosas de mar. Si esto fuera verdad, nuestros

marineros no reunirian las inmejorables condiciones que todos les reconocen para el servicio naval. Los motivos de nuestras derrotas han consistido siempre en la imprevision de los gobiernos, que se han empeñado en considerar á la marina como elemento muy secundario de las fuerzas del país. De esta mala inteligencia nacieron el abandono en que han estado las escuadras, la poca instruccion práctica de los jefes y marineros, y los desastres que la Armada española ha sufrido en várias ocasiones. Los que sólo atienden á la causa inmediata de estos reveses, los achacan principalmente á los marinos, sin considerar que éstos harto han hecho siempre con dar toda su sangre para conservar el brillo de la bandera que les estaba encomendada.

Cuando los ingleses atacaron, tomaron y saquearon á Cádiz, estaban en la bahía algunos galeones que hubieran podido defender la entrada. ¿Y qué sucedió? Vea usted lo que dice el P. Fr. Pedro de Abreu en la *Relacion de lo sucedido en Cádiz, año de* 1596: «Esta maña»na, al tornar del rebato, se alborotó la ciudad, y con »grande priesa se comenzó á embarcar la gente en los »galeones, porque por no haberse embarcado la tarde »ántes, hubo tanto desórden que los más se habian sa»lido á dormir en la ciudad, el cual desórden ha sido, »despues de la voluntad de Nuestro Señor, la causa de »la perdicion de esta ciudad, porque todos eran cabe»zas á mandar y ninguno habia que supiese como piés »obedecer; y así se perdió, por no tener piés ni cabeza.»

No fué culpa de la marina si el inglés entró en Cádiz, pues los galeones y las galeras se batieron hasta el último trance, y sus tripulantes las incendiaron ántes

que rendirlas á un enemigo veinte veces más fuerte. La falta estuvo en quien permitia que los buques estuvieran desordenados; en el Gobierno, que no se cuidaba de la instruccion y disciplina de la Armada.

Las desgracias que experimentó nuestra marina á fines del siglo pasado y principios del presente, fueron todas causadas por no haberse cuidado de la organizacion de las escuadras; y así fué que D. Luis de Córdova, en 1782, no pudo empeñar combate sobre Marbella contra la escuadra inglesa, por las malas evoluciones de la del general español que, fuerte de cuarenta y seis navíos, doce fragatas y veinte jabeques, no supo, por falta de práctica, maniobrar oportunamente; y engañados los españoles por los falsos movimientos que el almirante Howe hizo con sus barcos, los dejaron escapar y así los británicos socorrieron á Gibraltar.

Todavía, siendo yo muy niño, se cantaba por Cádiz la siguiente copla alusiva á las maniobras de Córdova:

Entre OO., EE., NN. y SS.
Se escaparon los ingleses.

El combate que sostuvieron entre sí los navíos españoles *Real Cárlos* y *San Hermenegildo* fué debido á la imprevision del general D. Juan Moreno, que no mantenia en su escuadra la competente disciplina.

De Trafalgar nada digo á V., pues sabido de todos es el estado de nuestra escuadra, la impericia del almirante Villeneuve y la prudencia de Dumanoir. Sin embargo, Trafalgar se perdió porque la ventaja estaba toda de parte de la armada de Nelson, que despues de cru-

zar los mares por espacio de muchos meses, y de adiestrarse en las maniobras y ejercicios, consideraba á los navíos españoles recien salidos del puerto como ***toros de plaza*** (wilds bulls), muy bravíos, pero que al fin caen rendidos y muertos por la astucia y la inteligencia del matador.

Si del cabo Trafalgar y del año 1805 nos trasladamos á las costas de la América del Sur, cuando la guerra de la independencia de aquellos países, se verá el mismo abandono por parte del Gobierno; pues abandono y grande era el encargar del mando de los barcos que teniamos en aquellas aguas al brigadier Bacaro, que estaba en Lima. Por abandono de este buen señor tomaron los insurgentes á la fragata *Esmeralda*. Por culpa del mismo capitularon la *Prueba* y la *Venganza* despues del *famoso* viaje que hicieron á Panamá y Acapulco.

Si nuestra marina no hubiera contado nunca con escuadras organizadas y buques instruidos y en buena disciplina, tal vez pudiera creerse en la poca aptitud de los españoles para las cosas de mar. Pero léjos de ser así, y en contraposicion de las anteriores citas históricas, voy á hacer otras para desterrar opinion tan falsa. D. Blas de Lezo, que era un marino cuyo valor y energía competian con su saber y dón de mando, organizó la escuadrilla de Cartagena de Indias, en tal disposicion, que rechazó y derrotó á la del almirante británico Vernon cuando intentó el ataque de la plaza. El mismo Lezo, con una sola fragata perfectamente instruida, batió al navío inglés *Stanhoppe* y apresó 11 buques más, el menor de ellos de 20 cañones. La escuadra del

general Navarro llegó á Tolon en Abril de 1742. No pudo seguir su viaje para Nápoles, y se mantuvo en el puerto frances hasta Febrero de 1744. Estos veinte meses los empleó nuestro general en instruir á las tripulaciones de los navíos en ejercicios militares y en el servicio de guerra. Y fué tal la perseverancia de Navarro en adiestrar sus marineros, que los franceses se burlaban. El famoso autor del siglo de Luis XV decia, refiriéndose á aquella escuadra: *Il y avait dans Toulon une flotte de seize vaisseaux espagnols qui devait apporter des provisions à les troupes de don Philippe en Italie et ne pouvait sortir, retenue continuellement par la flotte anglaise. Les cannoniers espagnols n'étaient pas experts dans leur art; on les exerça dans le port de Toulon en les faisant tirer au blanc, et en excitant leur émulation par des prix proposés.* (*Siècles de Louis XIV et Louis XV*, tomo IV, pág. 75, ed. París, 1803).

El resultado de tantos ejercicios fué el memorable combate de Cabo Sicié, que hizo salir del Mediterráneo á la escuadra inglesa y dejar aquel mar libre de los enemigos que nos molestaban. En los últimos dias del siglo pasado oia yo relatar aquel combate á un viejo marino inglés que se halló en él, y atribuia la victoria de los españoles al MUCHO ÓRDEN que reinó en su escuadra y á las CERTERAS punterías de sus artilleros.

La escuadra del Pacífico, despues de varios meses de ejercicios y de estar incomunicada con tierra, ocupándose sólo en tirar al blanco y en el penoso servicio de bloqueo, se presentó delante del Callao, donde la esperaban cañones de á *quinientos* y máquinas infernales.

El combate era desigual en extremo; la ventaja esta-

ba toda de parte de los peruanos, y sin embargo Mendez Nuñez y sus capitanes empeñaron la accion fiados en la pericia de sus tripulaciones.

El resultado coronó sus esperanzas y defraudó las de todos los que (ignorando el grado de instruccion de la escuadra española) esperaban muy gozosos el verla irse á pique ántes de terminar el segundo Dos de Mayo. La escuadra de Cuba presta hoy servicios tan importantes por aquellas costas, que á ella se debe en gran parte el final abatimiento de la insurreccion. Y este servicio activo de cruceros sólo se puede sostener (con tan buen éxito) fiándolo á jefes y oficiales aleccionados en la disciplina y órden de las escuadras.

Ya V. ve, querido amigo, cómo los españoles sirven para la mar y para ganar victorias y honra sobre las aguas. Mas nosotros, lo mismo que los ingleses, los rusos ó los americanos, habemos necesidad de escuadras armadas en donde los jóvenes se instruyan y los viejos estudien y mediten.

Y como yo lo soy, Sr. Director, y la vista y el pulso se fatigan más de lo que deseo, y esta carta se va haciendo larga, dejo la pluma hasta mañana en que, Dios mediante, procuraré explanar mi pobre opinion.

De V. devoto amigo,

PASCUAL LÚCAS DE LA ENCINA.

SEGUNDA CARTA DE UN MARINO.

(Dirigida al Director de *El País;*
Madrid, 30 Octubre 1870.)

Señor muy amigo mio: Ayer quedó mi carta suspendida cuando trataba de demostrar la necesidad y conveniencia de que nuestra España sostuviera escuadras armadas para la instruccion y aprendizaje de los oficiales y equipajes; hoy, siguiendo la interrumpida narracion, diré á V. que así lo han comprendido las primeras naciones marítimas del mundo, y por eso en todas ellas hay escuadras de instruccion en las que, no tan sólo se aleccionan los marinos en el arte de conducir los buques al combate, sino que allí, sobre las tablas de cubierta, se resuelven con facilidad mil problemas de órden y disciplina, que no es posible prever en las ordenanzas y reglamentos que se forman en tierra. En vano será todo lo que en Madrid escriban sobre artillería, sobre consumos de pertrechos ú otra cualquier materia de organizacion y régimen naval, si no se halla sancionado ántes por la experiencia y la práctica á bordo de los buques. Hay teorías que parecen fáciles y

ventajosas cuando se estudian en el bufete, y luégo al ponerlas en ejecucion se tocan dificultades insuperables que producen ese dédalo de órdenes y contraórdenes que forman los numerosos volúmenes de la mal llamada legislacion marítima. Al Almirantazgo toca el formar un código nuevo, que armonizando el mejor servicio con las tendencias de la época, sirva de norma á la armada y (condensando en un solo volúmen los deberes y los derechos de todos los que hayan de servir en los buques) concluya de una vez con la ordenanza que habla de nuestras posesiones de Orán, del alto y bajo Perú con sus vireyes, y de las penas en que incurre el marinero que introduzca en España *oro en pasta, moneda de vellon* ó gaste cuchillo *flamenco*.

Y no se crea V., Sr. Director, que la formacion del nuevo código sea, como suponen algunos, obra de romanos ó empresa de los siete sabios de Grecia. Yo entiendo (tal vez me equivoque) que con una escuadra de instruccion y ocho ó diez personas de buena fe y mediano juicio, se podria llevar á cabo este trabajo en solos dos años. De la escuadra habian de salir la mayor parte de los materiales para la obra; y ésta, nacida y criada á bordo, habia de ser completa y útil para el régimen militar de los barcos.

La armada española podia dividirse en dos cuerpos ó secciones. El uno compuesto de pequeños buques, destinados para la defensa de las costas de Cuba y la persecucion y aniquilamiento de los piratas, que ya vuelven á infestar el archipiélago filipino. El otro, formado por los grandes buques de combate, constituiria la escuadra de la Península. Esta escuadra sería la cons-

tante escuela de nuestros capitanes, de nuestros oficiales y marineros, y así se lograria que siempre tuviéramos buques tan instruidos como los de Navarro y Mendez Nuñez; fragatas que, en igualdad de circunstancias, entrasen en el combate con la casi evidencia del vencimiento; y el que pelea lleno de la confianza que da el saber, vé generalmente que un brillante éxito corona su empresa. Para adquirir este grado de instruccion no es preciso que los buques naveguen de contínuo. Basta con que se reunan todos los años á mediados de Mayo, y empleen todo el verano en practicar, navegando y fondeados, cuantos ejercicios y evoluciones se hagan hoy con los buques de guerra. Las máquinas se encenderán sólo para lo muy preciso, y así los gastos se reducen mucho. Los buenos tiempos que por aquella época reinan en nuestras costas librarán de averías á la escuadra, y con un sistema de administracion de pertrechos que, sin ser mezquino, exija estrecha responsabilidad á los que los manejen, se habia de sostener la escuadra de instruccion con mucha economía; y los resultados que esta reunion de buques proporcionará á la España, han de ser beneficiosos en extremo.

Desde mediados de Octubre á mediados de Noviembre, podria mantenerse la escuadra en los Alfaques practicando un rigorosísimo servicio de guerra, á fin de que los oficiales jóvenes practiquen y aprendan la extremada vigilancia que en tales casos hay que tener, comprendan la distribucion de rondas, formalidades que en este servicio se requieren, y en fin, sepan disponerlo todo para que nada tengan que preguntar ni

nada haya que advertirles cuando llegue el caso de estar con el enemigo á la vista. Los zafarranchos, durante la noche, tambien sería utilísimo el practicarlos, disparando la artillería sobre blancos dispuestos convenientemente, para acostumbrar á los cabos de cañon á apuntar de noche. Con esto desterrarian el terror que la oscuridad inspira á los habitantes de los países meridionales, terror de que tanto se aprovechan las gentes del Norte cuando están en guerra con los de la raza latina. Por eso el almirante ruso Boutakoff recomienda el combate por la noche cuando se emprenda contra las marinas francesa, italiana, española ó turca. Con estas prácticas y otras mejores que se ocurrirán á los que estén más al dia que yo, se lograria que la escuadra española se compusiera toda de buques tan disciplinados, cada uno de por sí, como los mejores ingleses ó rusos; y todos juntos combatirian en órden y concierto para dar á la patria verdaderos dias de gloria como los de Tolon y del Callao. Lo triste, lo desconsolador sería que pudiendo evitarlas, se nos viniesen encima glorias como las de San Vicente y Trafalgar.

A mediados de Noviembre podrian volver las fragatas á sus arsenales respectivos para reparar las ligeras averías que tuvieren, miéntras que los marineros y soldados se van con licencia á pasar el invierno en sus hogares y á trabajar en las industrias que les sean profesionales; los oficiales que lo soliciten podrán ir con licencia, disfrutando sólo la mitad del sueldo; y unos y otros dispuestos siempre á regresar á sus buques al primer aviso, que hoy aprovechando los medios de trasporte que tenemos es cosa de pocas horas. Los barcos

se mantendrán en los arsenales, bien amarrados, abrigados, limpios y ventilados. Sus pertrechos en almacenes y todo dispuesto para salir al mar en término de ocho dias. El servicio á bordo de las fragatas, miéntras estén en los arsenales durante el invierno, se hará con los marineros más novicios y con los oficiales que no quieran licencia á media paga. De esta manera es como yo entiendo las escuadras. Tal vez me equivoque, y si así fuere, me alegraré que rebatan mis errores y propongan lo que sea mejor.

Nada de barcos grandes en la isla de Cuba (á no ser en circunstancias extraordinarias como ahora), pues los buques de gran porte se llaman allí *Catedrales*, por lo poco que se mueven y lo mucho que gastan; sin contar con que aquellos climas acaban con las jarcias, corroen los blindajes, ensucian los fondos y dejan los buques tan malparados, que algunos se ven y se desean para coger los puertos de España en busca de costosas carenas, que podrian evitarse manteniendo las fragatas por acá. Si fuere necesario, vaya la escuadra toda á Cuba, que es viaje de dos semanas y media. Pero si los servicios de los grandes buques no fuesen allí precisos, no hay á qué recargar el presupuesto de aquella isla para sostener embarcaciones que no pueden guardar sus costas, rodeadas de bajíos, imposibles de navegar con barcos de calado.

Y ántes de concluir, voy á preguntar á V.: ¿en qué consiste, qué significa, y por qué existen el presupuesto de la marina en las Antillas y el presupuesto de la marina en la Península? Esa dualidad de presupuestos, ni la entiendo, ni atino qué ventajas pueda traer.

Ya V. ve, querido amigo, cómo no es tan fácil el hablar de todo lo que V. queria en una sola carta.

Para tratar los asuntos de marina se requieren conocimientos que yo no poseo, y buena fe.

De esta tengo mucha, y ojalá pudiera mandar á Madrid doscientas toneladas para que V. me las negociára, pues dicen que es género que anda por ahí escaso desde que los cimbrios y los republicanos de Francia (¿y los de España?) hacen tanto consumo de ella.

De V. leal y muy afectuoso amigo,

PASCUAL LÚCAS DE LA ENCINA.

SERVICIO DE CORREOS

EN EL EJÉRCITO ALEMAN.

(*El País;* Madrid, 4 Setiembre 1870.)

Los alemanes, que tan preparados estaban para la guerra actual, no han descuidado ni el menor detalle, segun se observa hasta en la sábia al par que sencilla organizacion que han dado al servicio de correos para el ejército en campaña. Son curiosísimos los pormenores que sobre este particular leemos en el *Warliske Zeitung*, y que damos á luz, seguros de que han de agradar á nuestros lectores.

Hasta en las aldeas más insignificantes de Alemania se vende á un precio ínfimo el papel destinado para escribir al ejército. Dicho papel, saturado en una disolucion concentrada de nitro, adquiere tal grado de combustilidad, que bastan algunos instantes para que una gran porcion de él se reduzca á cenizas con la simple aplicacion de un fósforo. Más adelante verémos la idea que ha presidido para recomendar el uso de este papel.

Las cartas que de Alemania se dirigen al ejército, se plegan en forma triangular, para que así, á primera vista y sin leer la direccion, vayan todas á la administracion central, que está en Saarbruck, punto de confluencia de los ferro-carriles de Francfort, Dusseldorf, Wurzburgo y otras ciudades principales.

Lo primero que se escribe en el sobre es el número del cuerpo de ejército á donde va la carta. Para esto se emplean números romanos con tinta roja. Debajo con cifras arábigas se pone la division, y sucesivamente el regimiento y el batallon. Por último, la inicial del nombre del soldado, su primer apellido completo y la inicial del segundo. Como se ha recomendado muy especialmente que tanto los números como las letras de los sobres vayan bien inteligibles, es de admirar la perfeccion con que algunos están escritos, que parecen grabados.

Hé aquí la direccion de una carta :

XII
5
2
W. Zimmerman S.

¿Puede darse nada más claro? Dozavo cuerpo, quinta division, segundo regimiento.

Reunida en Saarbruck toda la correspondencia, se separa la de cada cuerpo y se deposita en el wagon correspondiente que lleva marcado con grandes cifras blancas el cuerpo á que pertenece. Toda carta que entra en los wagones que han de seguir para Francia, lle-

va tachado con tinta negra el número romano, por ser ya cosa inútil desde que ocupa el wagon numerado.

En estos coches-correos, perfectamente dispuestos, van los empleados que en el trayecto hasta Vitry-le-Français separan las cartas dirigidas á cada cuerpo, le borran el número correspondiente y las colocan en cajones á propósito y numerados. Cada dos cajones, hechos de madera de cedro, forman una liviana carga de caballo. Al llegar el tren correo á Vitry-le-Français, ya esperan allí los incansables hulanos, que con sus caballos tan veloces como el ferro-carril mismo, conducen la correspondencia á los cuerpos respectivos. Antes de proseguir, dirémos el objeto que tiene el papel saturado de nitro. No es otro que incendiar la correspondencia de un modo infalible é instantáneo, en el caso de que pudiera ser atacado por los franceses el tren correo. Los wagones que hacen este servicio llevan un forro de zinc lleno de aguarrás, que por medio de un sencillo mecanismo se derrama toda sobre la correspondencia, y aplicando un fósforo se produce inextinguible incendio.

Una escuadra de hulanos conductores se vió atacada por dos compañías de turcos en las proximidades de Bar-le-Duc, y escapó miéntras los argelinos trataban en vano de extinguir el fuego de las balijas que arrojaron los hulanos de sus caballos. Estas balijas llevan tambien su doble forro de zinc y aguarrás.

Los hulanos dedicados al servicio de correos son hombres prácticos en el país que recorren, pues pertenecen á esas cuadrillas de segadores que todos los años bajaban de Alemania para recoger la cosecha en las provincias limítrofes de Francia. Así es que no hay ve-

reda que no conozcan, ni átajo que no tomen con más inteligencia que los franceses mismos.

Llegado el correo á los cuerpos se reparte la correspondencia entre los regimientos, y formados los sargentos de las compañías, se van leyendo en alta voz los nombres escritos en los sobres, y cada sargento recoge las cartas de sus soldados para dárselas en propia mano. Las dirigidas á los que han muerto se separan y se entregan á los respectivos coroneles, los cuales las abren, y si no contienen nada interesante, se queman en el acto; pero si lo creen oportuno, se remiten á Berlin, en donde se publican listas de estas cartas para que las familias las reclamen si lo tienen á bien.

Está recomendado que no se use lacre para cerrar la correspondencia, pues con el calor se ablanda y suelen pegarse unas cartas á otras, y pudieran ocurrir extravíos ó retrasos. Está prohibido el mandar nada dentro de las cartas, ni emplear en ellas más que un pliego de papel. Igualmente lo está á las familias el decir si se alistan más tropas para ir á Francia, si pasan trenes de artillería, ni nada absolutamente que indique movimientos de tropas en el interior de Alemania; y este secreto es tan religiosamente guardado, que ha habido hermano que le ha escrito á otro y no le ha anunciado que en breves dias se verian, aunque su regimiento iba marchando para la campaña.

El ejército escribe en papel rojo, que lo facilita de balde la administracion, é igual es el que usan desde el Rey hasta el último soldado. Las prevenciones dadas á los guerreros alemanes para su correspondencia privada son muy concisas. En primer lugar no se pone la data

en el punto donde está el que escribe, sino que invariablemente se fecha en *Francia*. No se da más que una fe de vida, como diriamos en español, absteniéndose de hablar nada sobre movimientos, ni áun sobre batallas ganadas, prisioneros hechos, cañones tomados ni cosa alguna que indique operaciones de guerra.

De todo esto hablan sólo los partes oficiales.

Las jóvenes alemanas hacen bellísimas rosas de Alejandría con el papel de las cartas que reciben de la guerra, y con este sencillo adorno van más contentas que con preciados brillantes: los jóvenes parten entusiasmados para la campaña con el ardor guerrero que á todos anima y con la dulce esperanza de que algun sér querido ostente con orgullo la linda rosa encarnada.

Este admirable servicio de correos para el ejército ha sido dispuesto por el sabio filólogo y viajero doctor Thebussem, jefe de batallon de la landhwer, y administrador general del movimiento de todos los correos en campaña.

Copio este artículo, supuesta traduccion de una gaceta alemana, para dar á conocer la índole del carácter bromista de mi queridísimo Pardo. Decia él que nada habia más ancho en el mundo que las creederas de la gente, tanto de la ilustrada como de la ignorante. Lo cierto es que muchos periódicos de Europa dieron la reseña como verdadera, y que los más importantes papeles de España, y hasta alguno especial del ramo de correos, reprodujeron los anteriores renglones. Basta fijarse un momento en lo de la forma *triangular* de las cartas, números *romanos* del sobre, *tinta roja*, *aguarrás*, etc., para convencerse de la chanza que respira todo el escrito. (*N. del E.*)

SERVICIO DE CORREOS

ENTRE ESPAÑA Y FILIPINAS.

(Carta dirigida al Dr. Thebussem.—Macao, 25 Octubre 1871.)

Mi más querido amigo: Me alegraré que al recibo de la presente, disfrute V. la mejor salud que le deseo y me deseo.

Por cierto que, á lo ménos, se habrá V. figurado que seguí mi viaje al Japon, cuando no le he escrito en tanto tiempo. Aun estoy en China, muy afanado con los asuntos mercantiles de que le hablé á V. en mi anterior datada en Alejandría de Egipto. Ustedes los literatos no nos perdonan la pereza que en esto de correspondencia epistolar solemos tener los que andamos por el mundo; y nosotros apénas comprendemos cómo gastan VV. su tiempo en especulaciones que dan por resultado averiguar si D. Quijote hizo la primera salida en *sábado* ó en *miércoles*.

Lo veo á V. muy metido en *Philatelia* y en asuntos postales, dedicándose con predileccion á los correos de España. ¡Brava manía germánica!—Y digna por cierto del agradecimiento de las gentes sensatas de mi país.—Usted que arregló el sistema postal de los ejércitos alemanes cuando guerreaba el año pasado de 1870; usted que me escribió desde Sedan y desde Wisemburgo noticiándome sus victorias científicas ántes que las batallas ganadas; V., en fin, que vino á España para convalecer de su herida y dedicarse al mismo tiempo al estudio de nuestro sistema de correos, ha emprendido un trabajo penosísimo y que le ha de producir desgraciadamente poco fruto. Usted se convencerá al cabo de que España es un país *especialísimo*, donde todo anda casi al revés que en las demas naciones. En España el hombre sabio (que lo hay) se mete en su casa y deja que los petates mangoneen y dirijan los negocios públicos.

A cualquier estudiante de leyes se habilita en daca las pajas de ministro de Gracia y Justicia; un discurso vacío de sentido y mediano en las formas, eleva á su autor hasta el *banco azul;* cualquier *hacendero* se hace hacendista y maneja la Hacienda; tal que tres años há correteaba siendo cartero, se enfurruña hoy porque no le dan una *cartera;* los gacetilleros y redactores de *pié y tijera* que escriben *jefe* con *g* ó *arriero* con *h*, los ve V. de gobernadores civiles ó de secretarios de ministros, á poco que la suerte les sople. Para estas gentes no se hizo el refran de *fortuna te dé Dios hijo.....;* no: ellos piden justicia para su mérito, premio para su talento y galardon para sus trabajos.—Miéntras que

en Inglaterra ó en su país de V. se buscan para que los rijan á hombres prácticos y encanecidos en los negocios, ahí en España suelen andar los asuntos más graves en manos de gente baladí, ignorante y atrevida.— Pero dejemos esto que ya lo sabrá V. mejor que yo, por el tiempo que lleva de estudiar á la Península Ibérica.

Diré á V. algo de lo mucho que ví tocante al correo de España porteado por las Malas Inglesas. Estos vapores almacenan la correspondencia por toneladas pues conducen, como V. sabe, la de Malta, Egipto, Arabia, India, Java, Filipinas, China y el Japon. Todas las cartas é impresos de holandeses é ingleses van en fuertes sacos de lona con fondo y guarniciones de cuero. Caminan perfectamente cerrados y sellados, y llevan una letra en inglés que dice: *Correo para Java; Correo para el Japon*, etc., etc.

Ademas de esto van los sacos pintados de un color especial para cada uno de los puntos en donde hay que dejar la correspondencia, y así, los de *Colombo* son *negros*, *verdes* los de *Singapore*, *encarnados* los de *Hong-Kong*, etc., etc. Las cartas españolas van, para diferenciarse de las demas, en cajones ordinarios de pino pintado ¡con almagre! por ser rojo el color que corresponde á Hong-Kong. Los impresos caminan en bultos ó líos sin más resguardo que una envoltura de periódicos viejos ó de papel de estraza, ni más seguridad que una mala vuelta dada con un bramante, y la direccion es lo más ridículo que puede V. imaginarse. Figúrese V. media cuartilla de papel amarillento pegada con engrudo al paquete, y en ella escrito á pluma con mala y

menuda letra y no buena tinta, lo que fielísimamente copio á plana y renglon:

dela junq[a] *p*[a] *Manila*
p[o] *n*[to] *en g*[s] 5860
per[dicos] *y ynprezos.*

Creo que esta ridícula algarabia y estúpidas abreviaturas, deberán decir:

DE LA JUNQUERA PARA MANILA.
PESO NETO EN GRAMOS, 5860.
PERIÓDICOS É IMPRÈSOS.

Salvo mejor y más acertada leccion que dejo á los epigrafistas y á los versados en lenguas bárbaras.—Por de contado que el prójimo que estampó el rótulo de que me ocupo, quizá sea ya director general de Comunicaciones, ó cuando ménos administrador principal del ramo.

Como V. sabe que la correspondencia dirigida al extremo de Oriente se separa de la general de la India en Ceylan, á fin de tomar la Mala de la China, en Ceylan fué donde presencié lo que voy á contarle.

Desde el dia ántes de llegar se preparó toda la correspondencia para desembarcarla en el instante de fondear. Allí vi entre dos montes de sacos ingleses y holandeses siete cajones chorreando calducho encarnado. Eran los nuestros que al recibir durante la noche el relente natural de aquellos climas, se les derritió el pintarrajo. Cubiertos con un encerado (que por caridad le

echaron los ingleses) estaban diez y seis paquetes de impresos y periódicos. Al llegar la hora del trasbordo del correo, terminaba el almuerzo y nos pusimos á ver la operacion. Todo marchó bien hasta que tocó la vez á la *partida del almagre*. Como las cajas no tenian asas ni amarraderos, y eran de mediano tamaño (0,62 metro largo; 0,31 ancho y alto), las tomaron en brazos como á niños chicos, de lo cual resultó que los marineros sacaron encarnadas sus limpísimas y blancas camisetas, con gran risa y zumba de los presentes que aumentaba á proporcion que crecian las maldiciones y los gestos de los pintados. El último de los 16 paquetes lo conducia enganchado en el dedo meñique un marinero jovenzuelo, y al bambolearlo para que lo recogiesen en el lanchon de carga que estaba al costado de nuestro vapor..... tris..... rómpese el hililllo con que venía atado, y cate V. en seguida á más de 20 *Epocas* y *Esperanzas* nadando ó yéndose á pique en la rada de Wales-Point.

Aquí de los gritos del capitan, de la risa de unos, de la rechifla dirigida á España por otros, y de la rabia sorda que á mí, con todos mis años, me devoraba.

Se tiraron al agua dos malayos y en tres segundos pescaron las *Épocas* y las *Esperanzas*, quienes fueron colocadas sobre una vela que se tendió al sol. Allí perdieron la humedad y despues las empaquetaron muy bien y primorosamente en un saquito de lona pintado de rojo con un letrero blanco que decia: *Manila's Mail.*

Ahora bien; V., que tan enterado está de las cosas de correos de mi país, ¿podria V. decirme cuánto paga

el Gobierno español por cada cajon de los que vienen á Manila con cartas? El almagre, ¿constará en las cuentas como pintura al óleo, ó como tal purísimo y no refinado almagre? ¿Por qué caminan los periódicos tan mal pergeñados y con tan poca seguridad? ¿Por qué no se llevan en sacos, tomando por modelos los que usan los holandeses? Y últimamente, querido Dr. Thebussem, ¿por qué los españoles no nos parecemos á los seres racionales?

Tuve carta de C. Zimmerman, que marchó á Manila á principios de verano. Dice que por medio de los Sres. Ramirez Giraudier adquirirá los timbres de periódicos que V. pide, preguntándome que dónde ha de remitirlos para que lleguen á manos de V. Yo creo que lo mejor es que vayan á Alemania, pues desde allí su secretario de V. se los mandará á Tánger, Tetuan ó Larache, ó á cualquiera de esos países semi-salvajes del Sur de Europa que V. suele frecuentar.

Remito á V. un número del *Diario de Manila*, fecha 19 de Octubre de 1871, en el cual se estampa una fundada queja sobre la difícil *contabilidad* hecha por medio de sellos de correo, supuesto que siendo sus valores de pequeñas fracciones se necesitan tres timbres cuando ménos para franquear las cartas sencillas remitidas desde allí á España.

Acompaño tambien copia impresa del decreto expedido en 23 de Octubre de 1871 por el Gobernador superior civil de Filipinas, Sr. Izquierdo, y en el cual se manda que tengan puntual cumplimiento en dichas islas los capítulos XVIII y XIX, título XX de la *Ordenanza general de correos de* 1794. Dichas prescripciones,

que fueron justas y buenas hace setenta y tantos años, no cuadran ni se amoldan, en mi sentir, con los adelantos y exigencias de la época presente.

La carta que V. escribió al ministro de Hacienda de España está de perlas, y si al tal señor no se le abre el sentido con ella, bien puede decirse que tiene el cerebro seco y avellanado.

Un chino, comerciante acaudalado y grande amigo mio, al verme reir cuando leia el impreso, preguntóme la materia apuntada en dicho papel. Yo se lo traduje al portugues, y cuando se enteró de que en los reinos de Castilla era la contribucion mayor que el capital, levantaba las manos al cielo dando tales muestras de espanto, que sin duda se le figuraba si el mandarin de Canton podria alguna vez aprender y copiar las leyes administrativas de España (1).

Mis asuntos siguen bien por estas tierras, y espero que pronto los concluiré del todo para retirarme á descansar, pues el que con ochenta y seis años corre toda-

(1) La carta á que el texto se refiere, circuló profusamente en España por Julio de 1871. Copiáronla varios periódicos, entre otros *La Época* (Madrid) del 1.° de Agosto de dicho año. Maldito el caso que de ella hicieron los diversos jefes de Hacienda á quienes la dirigí; y si el correo no tuvo la grosería de perder mis pliegos, los señores ministros tuvieron la de no acusar siquiera el recibo. — Ha sido necesario que transcurra más de un año, y que mi amigo el Sr. Torres-Mena ocupe el puesto de Director General de Contribuciones para que enterado de la mencionada carta haya tenido la bondad de dirigirme una tan atenta como afectuosa (Madrid, 27 Agosto 1872), en la cual dice «que las bases aclaratorias que acompañarán á los presupuestos que se » están formando, se hallan en consonancia con las ideas emitidas en » mi epístola. » (*N. del E.*)

vía la Ceca y la Meca, bien puede disculpársele si pretende tres ó cuatro de tranquilidad y sosiego. Su abuelo de V., el famoso coronel D. Jacobo W. Thebussem, me decia en Hamburgo, hace más de cincuenta años, que él no pensaba descansar hasta cumplir los ochenta. Y ya ve V. que anduvo muy cerca de llegar al siglo.

Ahora mismo acabo de recibir por conducto del cónsul aleman de Emmerick la carta de V., fechada en Larache, á 24 de Agosto último. Por lo pronto diré que los correos del Japon están muy atrasados, pero quedo en noticiar á V. desde allí todo lo que indague en el asunto.

Los dibujos, notas é instrucciones para la construccion de los dos tibores, llegaron con la dicha epístola. Creo que gracias á mis relaciones con el fabricante Tioum-Tshiski, conseguirémos que nos representen en uno á D. Quijote y en otro á Dulcinea, con los respectivos epitafios del *Cachidiablo* y del *Tiquitoc* en caractéres romanos de negro y verde, segun V. pide. Dificulto que las instrucciones y detalles que V. comunica puedan ser cumplidos en todas sus partes. Haré cuanto pueda y me figuro que quedará V. contento. Por muy lujosa que sea la obra, no llegará su precio á los 1.000 pesos fuertes que V. fija, y han de resultar, segun lo que entiendo de cerámica, dos tiestos sin rivales en ningun museo de Europa.

Y sin más por ahora, porque estoy cansado, sabe usted que queda rogando á Dios por la salud de V. y de los suyos su más afectuoso amigo, Q. B. S. M.,

PASCUAL LÚCAS DE LA ENCINA.

PARTE SEGUNDA.

CAMPAÑA DE LA NUMANCIA.

LA FRAGATA BLINDADA NUMANCIA.

(*El País;* Madrid, 20 Abril 1870.)

La fragata *Numancia*, que ocupa el número 2 en la lista de los buques de nuestra armada, es un hermoso barco de primera clase, blindado con planchas de hierro de 13 centímetros de grueso, y armado con la artillería más potente que hoy se acostumbra montar sobre los buques de guerra. Tiene 97 metros de largo, 17 de ancho, y su quilla se arrastra ocho metros bajo el agua. Mide 7.500 toneladas, y tan poderosa mole adquiere 13 millas de velocidad cuando á toda fuerza la impele su potentísima máquina de 1.000 caballos. Quema cada dia en sus cuarenta hornos 120 toneladas de carbon, y el espeso humo que arroja por su enorme chimenea forma tan densa nube, que más que efecto causado por mano del hombre, asemeja los desahogos de un volcan. Construido este barco en Francia, bajo la direccion de ingenieros españoles y con planos mandados de acá, llegó á Cartagena á fines de 1864 cuando estábamos pendientes de una guerra con las repúblicas hispano-americanas del mar Pacífico. Cruzó por

la mente del Gobierno el mandar allá la *Numancia;* pero este viaje, que tan fácil habia sido para las fragatas de madera, presentó desde luégo sérias dificultades para el nuevo coloso. Las propiedades de los barcos blindados áun no estaban bien conocidas; sabíase sólo que eran casi impenetrables á las balas, pero se ignoraba si podrian navegar con seguridad y sufrir los embates de las olas. Obscuros, húmedos y poco ventilados, no garantizaban, por cierto, la mejor salud á los marinos que hubiesen de pasar en ellos meses enteros y tal vez años. Los navegantes más experimentados de Europa y América desconfiaban de los blindados como buques impropios para emprender largas navegaciones, y todos fijaban su atencion á ver qué marina era la que, más osada, emprendia la resolucion del temeroso problema. Tocóle esta gloria á la española, pues el Gobierno determinó que la *Numancia* se trasladase al mar Pacífico. Para tamaña empresa necesario era un capitan á propósito que la llevase á cabo, y acertaron con fiársela á Mendez Nuñez. Bien supo el Gobierno lo que hizo al darle el mando de la fragata, pues aquel carácter inquebrantable se aplicó todo á desempeñar el difícil cargo que le fué encomendado; para él no hubo dia ni noche, ni horas de descanso; todo el tiempo era poco á sus deseos de ver á la *Numancia* en alta mar. Por fin quedó lista el 3 de Febrero de 1865, y el 4 por la tarde se despidió de Cádiz y de España, ocultándose entre las brumas de la mar y el inmenso penacho de humo que señalaba á los gaditanos el camino que llevaba la *Numancia.* Los españoles que iban dentro, navegantes antiguos casi todos, experimentaron,

sin duda alguna, cierta sensacion desconocida en ellos al perder de vista las últimas sombras de la tierra patria, cuando se alejaban de ella en una nave de tan dudosa seguridad cual era la que los llevaba. Cuál recordó á su esposa, cuál á sus hijos, cuál á sus padres, y todos pensaron en España, cuando tras una pequeña nube se les ocultó de la vista aquella tierra tan querida. ¿Volveré á pisarla? ¿Llegará el dia en que, sentado entre mi familia, pueda contarle todo lo que nos va á pasar? ¿O tal vez dentro de un par de meses registrarán los anales marítimos una catástrofe más? Con estos pensamientos anochecieron los tripulantes de la *Numancia* el primer dia de mar. Nadie contó á nadie lo que experimentaba, y todos se dedicaron tranquilos al cumplimiento de su deber.

Dirigíase el buque á las islas de cabo Verde, para reponer allí el carbon que se gastase en la travesía. El dia 8 reconoció las Canarias y pasó á vista de Santa Cruz de Tenerife. Siguió su rumbo, y sin que la mar estuviese alborotada, daba la fragata balances extraordinarios. Pronto se acostumbró á ellos la tripulacion, y los resbalones y caidas que producian provocaban la risa de los afortunados que habian tenido en donde asirse. El 13 llegó á San Vicente de Cabo Verde, tomó su carbon, y el 17 salió para Montevideo. Los tiempos en esta travesía fueron favorables á la *Numancia*, y el 13 de Marzo llegó al Rio de la Plata.

Allí, á tantas leguas de Europa, ya se hizo notable el viaje que este buque habia hecho; pero áun dudaban algunos de los marinos extranjeros que pudiese con la misma facilidad llegar al mar Pacífico. Mendez

Nuñez, infatigable como siempre, alistó su fragata, y el 2 de Abril emprendió su viaje con rumbo al Estrecho de Magallanes.

Todavía en el Rio de la Plata sufrió una avería la máquina de la *Numancia;* pero, reparada en lo posible, siguió su viaje, acompañada del vapor transporte *Marqués de la Victoria*, que le llevaba carbon para reemplazar en el Estrecho el que hasta allí consumiera. Los mares del cabo de Hornos saludaron con rudeza á la fragata, y así fué que el dia 11 recibió este buque su bautismo marinero; fuertes é impetuosas olas lo combatieron, y miéntras la *Numancia* se burlaba de su ira sacudiéndolas con valentía, su compañero el *Marqués* era poco ménos que juguete de ellas. En este mal tiempo, que se temia y se deseaba por los tripulantes de la blindada, se convencieron éstos de que la *Numancia*, á pesar de sus extraordinarios balances, podia luchar con las olas. Llegó al Magallanes en 13 de Abril, y fondeó en el puerto del Hambre para esperar al vapor á quien el temporal habia alejado de la costa.

El 15 llegó el *Marqués;* procedióse al embarque del carbon que traia, y el 19 se lanzó la fragata por las estrechas sinuosidades del Magallanes en busca del mar Pacífico. Permítase aquí un recuerdo al comandante de la fragata, que, con un tino raro y una habilidad imponderable, condujo á la *Numancia* por aquellos dificilísimos parajes. Libre de ellos bañó su proa en las aguas del gran Océano á las seis de la tarde del 20, y ya en mares francas navegó hácia Lima. El 28 tocó en Valparaíso, y el 5 de Mayo arribó con toda felicidad al Callao, en donde se unió á la escuadra que mandaba el

inolvidable cuanto desgraciado general Pareja. En aquel puerto, frecuentadísimo por buques de todas las naciones, llamó la atencion el viaje de la *Numancia*. Los marinos extranjeros la visitaron con interes, los papeles se ocuparon de tan audaz viaje, y cundió por la América, por la Europa y por el mundo entero la feliz empresa que la blindada española habia llevado á cabo.

Los constructores que en Tolon la habian hecho, mostraban su modelo en la exposicion de París, y el Gobierno español y la España entera, satisfechos de que un buque con su bandera y tripulado por españoles hubiera dado tal ejemplo á las marinas todas, premió á Mendez Nuñez y á sus compañeros. Declarada la guerra á Chile, salió la *Numancia* de Lima el 6 de Diciembre y llegó al puerto de Caldera el 12; allí sorprendió á Mendez Nuñez la inesperada cuanto sentida muerte del almirante Pareja, y con ella recayó sobre el comandante de la *Numancia* el mando de la escuadra toda. Presa del dolor más profundo, preocupado con el gravísimo cargo que sobre sí pesaba, y con lágrimas en los ojos, se despidió de sus oficiales el brigadier Mendez Nuñez para embarcarse en la fragata capitana *Villa de Madrid*, quedando como primer jefe de la *Numancia* el que hasta entónces habia sido su segundo comandante, el capitan de navío D. Juan Antequera. Sostuvo la *Numancia* con la *Berenguela* el bloqueo de Caldera, hasta que se alzó el dia 13 de Enero de 1866, dejando incendiadas al enemigo tres fragatas y cuatro bergantines. Unida á la escuadra de Valparaíso, salió junta con la *Blanca* el 17 de Febrero á buscar á la

contraria, que se habia refugiado en el dédalo de escollos de la isla de Chiloe. Sólo á Mendez Nuñez ó á caractéres audaces como el suyo, pueden ocurrírsele empresas tan arrojadas. Sin planos, sin derrotero cierto y sin noticias de aquellos bajíos, determinó registrarlos con un buque de cerca de 8.000 toneladas. Nieblas densisímas, situaciones inciertas y peligros constantes experimentaron ambos buques por aquellos laberintos, y cuando más densa era la obscuridad y más incierta la situacion, la música de la *Numancia* hacia resonar aires españoles, á los que la *Blanca* contestaba con vivas á la patria. No se encontró al enemigo que se buscaba, pues la única fragata que se vió fué la peruana *Amazonas*, que se hallaba perdida y abandonada sobre una roca. El naufragio de este buque, en el que iban marinos prácticos de aquellos parajes, hace resaltar más el mérito de la navegacion que por allí efectuó la *Numancia*.

En la imposibilidad de hallar la escuadra enemiga, y deseoso Mendez Nuñez de llevar á cabo algo contra Chile, abandonó á Chiloe y se dirigió á las costas de Araucania, con objeto de practicar un desembarco en la isla de Santa María, en donde se sospechaba que habia un fuerte destacamento de tropas chilenas. Llegados á la isla, se divisó un vapor al que persiguió la *Blanca*, y alcanzado y reconocido, resultó que, aunque con bandera inglesa, era chileno y llevaba unos 120 enemigos entre soldados, jefes y oficiales.

Hechos todos prisioneros desistió Mendez Nuñez del desembarco en Santa María en la que no se vió tropa alguna, y siguieron las fragatas y el vapor apre-

sado hácia Valparaíso, adonde llegaron el 14 de Marzo.

El 31 tuvo lugar el bombardeo de aquella ciudad, en el que no tomó parte la fragata, porque nuestro almirante, que todo era bizarría, no quiso que un buque propio para la guerra estrenase sus cañones ofendiendo sin ser ofendido.

Alzado el bloqueo de Valparaíso el 14 de Abril, se dirigió la *Numancia* á Lima con toda la escuadra, y llegó á su puerto del Callao el 25.

El almirante español no rompió el fuego sobre la plaza, como podia haberlo hecho, sino que dió algunos dias de término, pasados los cuales llegó el 2 de Mayo de 1866 y se dió el combate del Callao. No es para artículo de periódico el describir aquel hecho de armas, y concretándonos á la *Numancia* sola, baste decir que fué la primera que rompió el fuego y la que al principio de la accion resistió el de todas las baterías peruanas que montaban cañones de los calibres más gruesos conocidos. Mendez Nuñez, embarcado en ella, dirigia el combate; sereno, tranquilo é impertérrito, aproximó su buque hasta vararlo frente á las baterías; las máquinas infernales que el enemigo habia sembrado por el fondo, quedaron destruidas por la hélice de la *Numancia.*

Cayó Mendez Nuñez al recibir nueve heridas; y sin noticiar tamaña desgracia á la escuadra, siguió el combate dirigido por el mayor general D. Miguel Lobo y por el comandante de la *Numancia*, D. Juan Antequera. A las cinco horas de fuego, ya no contestaban las baterías enemigas. Noticióse esto al almirante, el cual dijo al oficial comisionado para ello: *¿Están los mucha-*

8

chos contentos? — *Sí, señor*, contestó el oficial, *todos estamos contentos*. Y Mendez Nuñez añadió: *Ahora sólo falta que en España queden satisfechos de que hemos cumplido con nuestro deber. Diga V. á Antequera que cese el fuego, que suba la gente á las jarcias y que se den los tres vivas de ordenanza ántes de retirarnos.*

Así se hizo, y la *Numancia* se retiró de las baterías enemigas despues de batirlas desde el mediodía hasta las cinco de la tarde.

Reparadas las averías sufridas por las fragatas durante el combate, se hicieron á la mar el dia 10 de Mayo de 1866. Parte de los buques siguieron para el cabo de Hornos y Rio Janeiro, y la *Numancia* con la *Berenguela*, la *Vencedora* y el *Marqués de la Victoria* emprendieron el viaje á Manila. Siete meses de penosísima campaña llevaba la fragata. Durante ellos su tripulacion desempeñó el más rudo servicio de guerra.

La cubierta les servia de cama y por almohadas se ponian las culatas de las carabinas, las cuñas de los cañones ó algun rollo de cuerda. Los víveres añejos, la galleta agusanada, el agua escasa y el tabaco ninguno. En nada, sin embargo, habia desmayado la tripulacion de la *Numancia* miéntras duraron las fatigas de la campaña. La parte moral habia vencido á la debilidad física; pero al retirarse de las costas enemigas, al dormir descansados y sin zozobras ni alarmas, se presentaron los efectos de tantas privaciones y trabajos. El escorbuto, enfermedad la más terrible de las que en la mar se padecen, invadió á la gente de la fragata y se desarrolló de manera tal, que al llegar á la isla de Otahiti habia más de 150 atacados de la epidemia. A los cua-

renta y dos dias de navegacion, llegó la *Numancia* á la indicada isla, y allí fué recibida con la más cordial amistad, tanto de parte de los naturales como de parte de las autoridades francesas. Los alimentos vegetales, los paseos por aquella deliciosa tierra y la completa tranquilidad de espíritu, devolvieron la salud y la alegría á la trabajada tripulacion.

El mes escaso que demoró allí, se empleó en pintar y asear el buque, y se dedicaron una porcion de indios para quitar el mucho marisco que habia criado en el fondo. Estos indios, habilísimos nadadores, se sumergian bajo el agua y arrancaban con gran facilidad las conchas que en tantos meses se habian multiplicado de una manera prodigiosa. Al limpiar la hélice encontraron enredado á ella un alambre eléctrico de los que habian de servir para dar fuego, desde las baterías del Callao, á las máquinas infernales dispuestas para volar á las naves españolas.

El 18 de Julio de 1866 abandonó la *Numancia* las tranquilas aguas de Otahiti, llevando su tripulacion muy mejorada y con gratísimos recuerdos de aquella hospitalaria tierra. Emprendió su viaje á Manila, arrastrándose con trabajo al solo impulso de sus pocas velas, pues no tenía carbon suficiente para andar á máquina las *dos mil* leguas que áun faltaban para llegar á las Filipinas. En circunstancias en que cualquier buque andaria 10 ó 12 millas por hora, la *Numancia* sólo andaba tres ó cuatro; y así, á costa de dias y dias, llegó al deseado puerto de Manila el 8 de Setiembre. Allí, en tierra ya de España, le hicieron un recibimiento honrosísimo. El ayuntamiento de Manila, precedido de

sus mazas, pasó á bordo de la fragata y en nombre de la ciudad felicitó á sus tripulantes por la campaña que habian hecho para honra de la patria. El comercio de aquella capital hizo un espléndido regalo de toda clase de víveres, y las visitas y plácemes de las clases todas de aquella sociedad recompensaron á la gente de la *Numancia* de los trabajos pasados. Recibida la órden del Gobierno, salió de Manila el 19 de Enero de 1867 y se dirigió á Batavia. A los tres dias de mar se declaró á bordo la viruela, cayendo seis ú ocho enfermos, y con esta epidemia arribó á Batavia el 30. Las autoridades holandesas llevaron su atencion y sus consideraciones hácia la fragata española hasta el extremo de no imponerle cuarentena y de permitir que los virulentos pasáran al hospital militar. A los veinte dias de permanencia en Batavia salió la *Numancia* para el cabo de Buena Esperanza; cruzó el mar Indico, parte á la vela y el resto á máquina, llegando á Bahía-Simon el 5 de Abril. La epidemia de viruela seguia á bordo, y los ingleses, no ménos humanos y galantes que los holandeses, toleraron la comunicacion de nuestra gente con la de tierra, imponiendo la racional condicion de que las ropas de los enfermos no habian de mandarse lavar en la poblacion. Repuesto el combustible quemado en el viaje desde Batavia, salió la fragata de Bahía-Simon el 18 de Abril, y se encaminó á la isla de Santa Elena, donde llegó el 29. La junta de Sanidad de aquella isla no pudo consentir que la gente de la *Numancia* comunicase con tierra, pues momentos ántes de fondear habia muerto uno de los atacados del terrible mal. Lord Elliot, gobernador de Santa Elena, vino al costado del

buque español y saludó afectuosamente á sus tripulantes, felicitándoles por su expedicion en los términos más lisonjeros para España y para nuestra marina.

Pensaban los marinos de la blindada que desde Santa Elena habian de dirigirse á la deseada patria. Pero no fué así. Las órdenes del Gobierno eran para cruzar otra vez el Atlántico y recalar á las costas de la América del Sur. El comandante Antequera reunió á su tripulacion sobre cubierta, y arengándola cual las circunstancias lo requerian, les comunicó el mandato recibido, añadiendo que sería probable el sostener un combate con los buques chileno-peruanos que se suponian en aquellos mares. Un *¡Viva España!* respondió á la voz del comandante, y desde aquella hora tornó la *Numancia* á la vida de la campaña activa. La artillería siempre lista; las armas á mano todas; los centinelas todo ojos, y todos ansiando el momento de divisar los barcos enemigos. Sin encontrarlos llegó la fragata á Rio-Janeiro el 17 de Mayo, habiendo completado la vuelta al mundo este buque, al que muchos le negaban las buenas condiciones que se requieren para navegar con seguridad.

En la capital del Brasil, lo mismo que en todas partes donde habia llegado la fragata española, fué perfectamente recibida. Los periódicos se ocuparon de su larguísima campaña y de su gran viaje. Los curiosos vinieron á admirarla, los marinos extranjeros á visitarla, y las autoridades del país le dispensaron la cuarentena á pesar de la tenacidad de la viruela, que no se desterró por completo en cerca de cinco meses que llevaba de padecerse á bordo.

Creian y esperaban nuestros marinos que la escuadra del general Mendez Nuñez estaria en aquel puerto; mas no fué así, pues las mismas noticias que tan alerta los habian tenido en la travesía de Santa Elena al Brasil, habian determinado á aquel jefe á ir con sus buques en socorro de Cuba, para el caso de que la escuadra enemiga intentase molestarnos allí.

Alarmado el comercio español al correr la noticia de que iban corsarios chilenos á hostilizar á nuestros buques mercantes en el Rio de la Plata, determinó el Gobierno que la *Numancia* fuese para Montevideo á fin de protegerlos.

En Junio dejó el puerto de Rio-Janeiro, y á los pocos dias una séria avería en la máquina la puso en grave riesgo, pues la *Numancia* se encontró de repente á escasas millas de la costa con la máquina inútil, las velas ineficaces y los barómetros y el aspecto del cielo anunciando uno de los temporales que suelen reinar con frecuencia en aquellos mares. Ayudada con algun viento favorable apartóse con las velas, de la costa, y á los dos dias de incesante trabajo se compuso la rueda averiada y volvió á emprender el interrumpido viaje. Vuelta á descomponerse la máquina, desistió el comandante de seguir al Rio de la Plata, pues de llegar allí el buque, no habia seguridad de contar con él para el objeto á que iba, y así volvió otra vez á Rio-Janeiro en donde se empezó á reparar la máquina á fin de poder confiar en ella. A principios de Agosto entró en el puerto el almirante Mendez Nuñez de retorno de su expedicion á las Antillas, y visto el mal estado de su antiguo buque, cuya máquina, despues de tanto trabajar,

pedia repararse; cuyos fondos llevaban tres años sin pintura, y cuya tripulacion, ya cansada y no muy sana, era la única que áun no habia vuelto á España despues de la campaña del Pacífico, determinó mandarla á Cádiz. El 15 de Agosto de 1867 salió de Rio-Janeiro dejando en el hospital el último enfermo de la pertinaz viruela, que desde Manila perseguia á la *Numancia.* El 20 llegó á Bahía de Todos los Santos. El 6 de Setiembre á Cabo Verde. El 16 arribó á Santa Cruz de Tenerife y el 20 fondeó en Cádiz.

Se necesita coger un puerto de la patria despues de dos años y medio de ausencia, y tal ausencia, para poder estimar el placer de ver de nuevo á sus conciudadanos y á su familia. El comandante y oficiales, con la lisonjera satisfaccion de haber cumplido lo que el Gobierno les confió, y el gusto de no haber perdido sus trabajos, pues que de ellos puede resultar algun bien á los adelantos modernos de la ciencia naval. Y los marineros, que tan pronto se olvidan de las penalidades sufridas, contentísimos todos con el solo placer de decir que fueron expedicionarios de la *Numancia.*

A los pocos dias de llegar á Cádiz fué á Cartagena, en donde reparada por completo de las averías sufridas en el combate del Callao y de los desperfectos experimentados en las máquinas durante sus largas navegaciones, se le han construido dos reductos blindados, y se halla hoy en disposicion de competir con los mejores buques de su clase.

El Gobierno determinó que para conmemorar el viaje se acuñase una medalla de bronce; pero esto no ha tenido lugar pues entre las discusiones habidas sobre

si el lema ha de ser latino ó castellano se ha pasado el tiempo, y con él el entusiasmo. Y dentro de algunos años más se borrará hasta de la memoria esta navegacion de los españoles. Que tal es la suerte de todo lo bueno que hacemos, por más que á la *Numancia* puedan aplicársele las mismas palabras que á la *nao Victoria* de Juan Sebastian El Cano: *Primus circumdedistime.*

PASCUAL LÚCAS DE LA ENCINA.

La medalla se acuñó poco tiempo despues de publicado este artículo, y en el Apéndice A consignamos una ligera descripcion de ella. (*N. del E.*)

EXTRACTO DEL DIARIO

DE

NAVEGACION DE LA NUMANCIA.

Salimos de Cádiz el sábado 4 Febrero 1865.

20 *Febrero* 1865. (Lat. 7° N.—Long. 19° O.) La gente comió carne fresca y rico pan. El dia que esto quede establecido definitivamente y la galleta pase á cosa histórica y rara, se evitarán la mayor parte de las enfermedades de á bordo. Hoy se descompuso el filtro. Si la cosa no es de gravedad, tampoco es de poca monta. El agua que producia era mejor que la maldita de la Carraca. A quien tenga la culpa del embarque de tal agua *Carraqueña*, le haria yo experimentar lo que esto es bajo los siete grados de latitud en que nos hallamos. Es seguro que ordenaria las cosas de manera que ningun buque saliese de Cádiz sin ir repuesto de agua de la *Piedad*, del Puerto de Santa María. Víveres y aguada.

---

24 *Febrero* 1865. (Lat. 0°.—Long. 19° O.) Por estar próximos á cortar la línea, compuso Eduardo Iriondo, el Ingeniero, los siguientes versos :

Bríndis.

Cumpliendo con mi deber,
Y conforme está mandado,
Pues la ocasion ha llegado,
A ustedes hago saber
De una manera oficial,
Sin que sea vano alarde,
Que hoy á las tres de la tarde
Cortamos la equinocial.
Justo es celebrar tal córte,
Si á otra cosa no miramos,
Siquiera porque dejamos
El hemisferio del Norte.
Allí está España, honra y prez
De las naciones un dia,
Y más grande todavía
Por sus vinos de Jerez.
Salgan, pues, los que llevamos
Para cubrir hoy la mesa,
Que dignos son de la empresa
A que dar cima pensamos;
Y cada cual con su caña
Diga, trincando en la popa:
¡Por la salud de la Europa!
¡Por la salud de la España!

Yo no entiendo de versos, pero sí entiendo que los de Eduardo me gustan más que muchas odas, canciones y elegías impresas en los periódicos, y que á mí me suenan á campana cascada. Por esta causa los apunto en mi *Diario*.

Higiene.

5 *Marzo* 1865. (Lat. 19° S.—Long. 31° O.) Uno de los contramaestres está malo de alguna gravedad, de

una indigestion de agua.—Viendo que ésta no abundaba por hallarnos á racion, y siendo, á lo que parece, muy aficionado á dicho líquido, se agenció un cubo entero del cual se bebió más de la mitad.—El resto de la gente sigue en perfecto estado de salud.—El régimen que se observa es, poco trabajo, poca intemperie, mucha ropa limpia y mucho aseo.—Los juéves y domingos pan fresco.—De seis á ocho de la tarde se celebran juegos, á estilo de los que se hacen en las gañanias, que provocan la risa y el general contento, pues no faltan graciosos á propósito para dirigir estas funciones, que terminan con un coro en el cual se canta el *Bendito.*

---

9 *Marzo* 1865. (Lat. 27° S.—Long. 39° O.) Hoy tiramos al blanco con las carabinas, y sucedió un caso rarísimo que no mereceria crédito á no verlo. Concluido el ejercicio se notaron varios *dorados* al rededor de la fragata; íbamos á la vela y se pescó uno, que al cogerlo por la cola empezaron á salirle balas de carabina por la boca; al abrirlo se contaron ¡treinta y dos balas!—Yo no sé qué admirar más; si el hambre que tendria, si su estupidez al tragar sin saber lo que tragaba, ó su vista y velocidad para recoger en el buche los proyectiles que caian al agua (1). He visto á un ti-

Un dorado comiendo balas.

(1) Casi con las mismas palabras apunta este suceso la curiosa obra *Impresiones del viaje de circumnavegacion en la fragata blindada Numancia;* Madrid, 1867, en 8.°; escrita por el oficial de Ingenieros de Marina, D. Eduardo Iriondo, á quien poco ántes cita Pardo con

buron avanzarse á un plato de pedernal y comérselo, engulléndose despues, como digno postre, un sombrero de hule.—Esto se comprende en un tiburon, pero que un *dorado* se meriende 32 balas es cosa extraña, y como tal la escribo.

Comida de vigilia en Magallanes.

3 *Mayo* 1865. (Cerca de Lima.) El Director del *Eco de Cádiz* me pidió cartas y noticias para publicarlas en su periódico.—Copio á seguida la primera epístola que le envié.

Mi estimado amigo: El 11 de Abril reconocimos la entrada del estrecho de Magallanes..... A las ocho de la mañana del 13 el tiempo estaba hermoso; la fragata marchaba con una velocidad media de quince millas por hora, y al mirar la tierra parecia que viajábamos por un ferro-carril. El buque estaba imponente; gobernaba en aquellas estrechuras como si fuese un bote, y verdaderamente hubiera sido curioso observar desde tierra aquella mole de 7.500 toneladas caminando con tanta ligereza. Fondeamos en el *Puerto del Hambre*, colonia fundada por Sarmiento á fines del siglo XVI, con tanta desgracia y tan mala direccion, que de trescien-

elogio.—Harto los merecia por todos conceptos tan distinguido oficial, que despues de rebasar felizmente la trabajosa campaña del Pacífico, murió, ántes que Pardo, en la Habana, víctima de la fiebre amarilla. Igual suerte cupo tambien al aventajado teniente de navío, Sr. Basañez y Castrezana, compañero de campaña y amigo de entrambos.—¡Cuántas víctimas jóvenes y de esperanza arranca á la Marina la variacion de climas y la instabilidad de su vida nómada! (*N. del E.*)

tas personas allí establecidas, se salvaron dos solamente, pereciendo las restantes de hambre y de miseria. El puerto es abrigado de los vientos, pero muy frio por estar cercado de montañas de nieve.—El Juéves y Viérnes Santo comimos de vigilia, á pesar de la bula que tenemos los navegantes, y le diré á V. algunos de los platos de nuestra mesa, porque de seguro es la primera vez que se han servido en el estrecho de Magallanes. Arroz con sardinas de Nantes y pimientos de la Rioja, pastel de salmon, calamares con tomates, chícharos, setas y arroz con leche, todo llevado de España.

El dia 14 á las tres de la tarde, hallándonos ocupados en una faena de mar, vimos humo en la playa, y poco despues cinco salvajes armados de arcos que nos daban grandes voces, y que agitaban por el aire sus escasos vestidos. No nos fué posible comunicar con ellos por la ocupacion en que nos hallábamos. Al dia siguiente á las ocho de la mañana se presentaron hasta diez, y despues de hacer fogatas empezaron á gritar; en seguida se embarcaron cinco en una piragua y se dirigieron á bordo; yo salí á su encuentro en un bote, pero ellos se volvieron á tierra siempre voceando y haciéndome señas de que desembarcára; mas como para hacerlo habia que cruzar la barra de un rio que yo no conocia, y ademas no llevábamos armas y ellos tenian las suyas, les hice seña de que no podia pasar con el bote, les enseñé un pañuelo blanco y me volví á la fragata. Entónces me siguieron y atracaron á nuestro barco con muestras de tener miedo. Se les dió tabaco, aguardiente y una chaqueta, con lo cual se tranquilizaron, y como suspensos y embobados subieron tres á la *Numancia*.

Salvajes.

Son estos patagones de mediana estatura, pero bien hechos, y tienen el tipo de los indios de Méjico y Yucatan; color cobrizo y cabello largo.—En este clima, el más riguroso del mundo, andan completamente desnudos y sólo se cubren con una piel de guanaco, que es semejante á la del venado, pero más fina y muy bien adobada; las armas que traian eran la honda, flecha con punta de piedra y lanza con punta de hueso arponada, sujetas por tiras de cuero. Su piragua era de corcho y pieles, y en el fondo una pequeña hoguera rodeada de tierra y hierbas para no incendiar la embarcacion. Ya á bordo tomaban todo lo que se les daba, y al que parecia jefe de ellos, que traia la cara pintada de rojo, me ocurrió ponerle unos pantalones, una levita y un sombrero de copa alta. Su alegría fué extraordinaria, y los dos compañeros mostraron tanta pena, que tuvimos necesidad de equiparlos del mismo modo. En señal de gratitud, nos regalaron sus hondas, arcos, flechas, lanzas y hasta las pieles de guanaco; éstas no quisimos admitírselas por ser el único abrigo de aquellos pobres salvajes. A semejanza de los niños, deseaban poseer todo lo que veian, pero nada tomaban miéntras no se les daba; les toqué la flauta y se pusieron á bailar; uno de ellos golpeó un armonium con el dedo, y cuando le dimos viento y sonó, se alegró tanto que no queria levantar la mano del instrumento. Costó gran portía que entrasen en la cámara del comandante, pues indicaban que allí los iban á matar; al fin entraron y se serenaron, se miraron al espejo, y al hallarse con la ridícula vestimenta de la levita, uno de ellos estuvo largo rato contemplándose, luégo extendió las manos hácia su imá-

gen, y pronunció un largo discurso, sobre cuya doctrina, como V. comprenderá, nos quedamos todos en ayunas. El pan fué lo que más les gustó; el vino lo beben, pero no con ánsia.

Al marcharse les indicamos que subieran los dos que se habian quedado en la piragua, pero manifestaron que no lo harian; entónces nos fijamos y vimos que eran dos mujeres, una como de treinta y otra de quince años. Son bien proporcionadas, ojos muy negros y buenas bocas; el pecho bien formado, y de voz muy suave la de más edad. No venian en la desnudez completa que los hombres, sino bien cubiertas de pieles, y mostrando repugnancia á dejarse mirar. Como en todo país inculto y salvaje, ellas eran las que remaban, miéntras los hombres iban sentados y fumando con la mayor calma y tranquilidad.

El 19 de Abril nos dirigiamos á la bahía de *Fortescue* para pernotar en ella, y á las tres de la tarde tomamos el fondeadero con toda felicidad. Desde una hora ántes habiamos reparado en otro vapor que se dirigia al mismo puerto que nosotros. Los que no han navegado no pueden figurarse, amigo mio, la alegría que produce en estas apartadas regiones el encuentro de un compañero. En el estrecho de Magallanes los europeos nos llamamos paisanos y amigos. Un compañero.

Dispusimos hasta convidar á la mesa á nuestros compañeros; al estar cerca largamos la bandera, y viendo que retardaba el contestar y que era buque de guerra, preparamos el nuestro para combate. En ménos de cinco minutos se destrincó y cargó la artillería, se levantó vapor, se dispuso la cadena del ancla para de-

jarla en el agua, y esperamos á que estuviera cerca el otro buque. Caminaba muy despacio y sin bandera, y cuando se halló á tiro de carabina, abrimos nuestra batería y echamos á fuera nuestra artillería, apuntándola toda á su máquina. Con tan sencilla indicacion de nuestra parte, paróse y largó bandera peruana. Fondeó cerca de la *Numancia*, y ni hicimos ni recibimos visita. Era este buque mediano, de sobresaliente andar y artillado con 14 cañones rayados de á sesenta y ocho.

La bahía de *Fortescue* está rodeada de montes elevadísimos cubiertos de perpétua nieve, y se fondea debajo de uno de ellos llamado *Crose;* la naturaleza es aquí grande, como en todas partes, pero de una grandeza que espanta. Por el Norte, las montañas que acabo de decir; por el Sur, la línea blanco-azulada del agua del estrecho de Magallanes, salpicada de infinidad de puntos negros, que son otros tantos lobos marinos y ballenas, que por aquí abundan como en la Mancha las perdices; y el fondo del cuadro lo forma la tierra de la *Desolacion*, que se compone de inmensas montañas apiladas sin órden ni concierto, neveras eternas y sempiternas, donde no hay señales de vida; ni las aves ni las fieras cruzan por este país, ni vegetal alguno echa raíces en estos témpanos de hielo. Las fuentes no corren, y los impetuosos torrentes que pretenden abrirse paso por entre aquellos montes, quedan cuajados á la mitad del camino, y forman cascadas de nieve cuya quietud admira más que el movimiento y ruido de las que produce el agua. El horrible silencio que aquí reina sólo se turba por las violentas ráfagas de viento, que chocando en aquellas nieves, arrancan las *avalan-*

Tierra de la *Desolacion*.

chas que resbalando calladas y ligeras, vienen á sepultarse en las aguas del Estrecho, contentas, creo yo, de verse fuera de aquellas soledades.

Crea V. que para apreciar y avaloràr el aljarafe de Sevilla y la vega de Granada, que he recordado aquí tantas veces, es necesario hacer una visita por estos países; á mi vuelta á la deliciosa Andalucía veré en ella los Campos Elíseos que en nuestra tierra pusieron los antiguos historiadores.

La salud del equipaje y la mia, buenas; el órden, arreglo y estado de este buque, brillante. Otro correo escribiré si tengo tiempo, y el haberle dedicado hoy á usted un par de horas con esta carta larga de talle, le probará, ya que no otra cosa, que la nieve de este país no enfria la bonísima amistad que á V. profesa,

J. P. DE F.

---

5 *Mayo* 1865. Hoy, á los sesenta dias de navegacion y noventa de viaje, fondeamos en el Callao de Lima.—Gracias á Dios todos buenos y contentos de haber cumplido con nuestro deber. La Vírgen del Cármen nos lleve á Cádiz con igual felicidad; y si por acaso hubiese otros buques blindados que probar, que no se acuerden de mí para ello, pues de tales pruebas no se sacan más que tres cosas, ó sean canas, arrugas y malos ratos. El Callao.

Lima.

20 *Mayo* 1865 (Lima). Esta ciudad tan famosa no pasa de asemejarse á una aldea grande.—Las casas son bajas y construidas de caña y yeso en su mayor número; todo se halla casi en el mismo estado en que lo dejaron los españoles.—Corren por sus calles acequias cuyas aguas no se utilizan, pues allí arrojan basura, y la que se detiene en las orillas se la comen unos grandes pájaros negros llamados zopilotes.—Pero estos encargados de la policía respetan el estiércol de las grandes recuas de mulos y asnos que hay en Lima, cuya poblacion sería una taza de plata si al ejército de zopilotes se agregase el de hombres y muchachos que tan esmeradamente limpian las calles de Granada, á fin de recoger abono para los marjales de la vega.—A pesar de ser la capital del Perú un pueblo tan feo y tan falto de edificios notables, aquí creen que esto es un París ó un Lóndres.—Es notable, sí, que ni llueve ni ventea; de modo que en los carteles de toros (á que son tan aficionados como en España) no se halla la frase *si el tiempo lo permite.*—A las siete de la mañana hay una espesa niebla, que un sol brillante rompe á las diez del dia.—Vuelve el relente á las seis de la tarde, y dura ya toda la noche.—El paraguas es por aquí mueble desconocido, y cuando reina la dicha neblina dicen estas gentes: *No salga, no salga, que está lloviendo á cántaros.*

---

13 *Agosto* 1865. El ofensivo premio que dió el Gobierno á los oficiales de este buque, nos hizo muy poca gracia. Comisionáronme mis compañeros para escribir

un párrafo ó suelto que pudiese publicar algun periódico de Madrid.—Con destino á *La Iberia* redacté lo siguiente:

RECOMPENSAS.

El viaje de la fragata *Numancia* desde Cádiz al Callao de Lima, pasando por el estrecho de Magallanes, ha sido un verdadero acontecimiento marítimo; el famoso problema de la navegacion transatlántica en los buques blindados ha sido resuelto por completo. Los que sólo veian en estas máquinas de guerra una pesada batería incapaz de salir á la mar, se han desengañado; los que se imaginaban que las condiciones higiénicas de tales embarcaciones eran las peores para la salud de los tripulantes, han experimentado una agradable sorpresa al ver que la *Numancia* atravesó toda la zona tórrida sin tener un solo enfermo; y los que se figuraron que tan grandes masas de hierro obrarian poderosa é irregularmente sobre el magnetismo de las agujas, haciéndolas tal vez inútiles para navegar con rumbo cierto, se han convencido de lo contrario. Recompensas.

La ciencia naval en Europa está de completa enhorabuena, pues ve separarse de sus costas en busca de las más remotas del globo, á esas máquinas en quien los pesimistas sólo veian baterías poco ménos que inútiles; y nuestra España ve con júbilo que un buque blindado suyo ha resuelto la cuestion de la manera más completa y satisfactoria.

En medio del general contento que propios y extraños experimennta por tan felices resultados, hay algunos para quienes el viaje de la *Numancia* será siempre un motivo de disgusto, miéntras no se les haga la justicia que creemos se merecen.

Éstos disgustados y justamente agraviados son los oficiales comandantes de las guardias que llevaron la fragata al mar Pacífico; y el motivo de su razonable queja no es otro que los premios concedidos por el Gobierno como pago del importantísimo servicio que acaban de prestar. Nos consta que estos oficiales ni esperaban ni deseaban que sus trabajos fueran recompensados; bastante honra fué para ellos el verse nombrados de Real órden para ir en la *Numancia;* y el considerarse dignos de la confianza del Gobierno para emprender tamaño viaje y el haberlo llevado á cabo con tanta felicidad, los llenó del más natural y justo orgullo; y ser de los oficiales que cruzaron el estrecho de Magallanes en el primer buque blindado que acometió tal empresa y haber tenido una parte tan activa y tan esencial en ella, era todo el galardon á que aspiraban.

El Gobierno recompensándolos, casi les ha quitado sus ilusiones del presente y el entusiasmo que hasta aquí han tenido por la carrera á que han consagrado toda su vida. Despues de ascender á sus inmediatos empleos al comandante y al segundo de la fragata, creyó el Gobierno que nada quedaba que hacer más que conceder una cruz á todos los oficiales y guardias-marinas del buque, sin distincion de clases ni servicios prestados; esta gracia, por más que lo sea, no puede en manera

alguna halagar á los comandantes de las guardias, que han sido los que más inmediatamente ayudaron al jefe en su difícil cargo, pues en cuanto al segundo comandante, tuvieron el gran disgusto de verlo postrado en cama desde la salida de Montevideo hasta la llegada á Lima, y por consecuencia quedaron privados de los servicios que tan digno jefe hubiera desempeñado en la mitad más penosa y difícil del viaje.

A estos oficiales comandantes de guardias, que con la mejor fe y llenos de celo y entusiasmo por todo lo que se refiera á la honra de su país han sabido corresponder á la confianza que de ellos se hizo; á los que sin descanso alguno, lo mismo en los ardientes climas de los trópicos que en las heladas regiones del Magallanes, no han descuidado la menor circunstancia que pudiera ilustrar el objeto del viaje; á estos oficiales, primeros responsables de todo despues del comandante, que velaban miéntras éste descansaba; que observaron, anotaron y comentaron todos los acontecimientos de la navegacion, de los que el jefe del buque dedujo las consecuencias indispensables para dar el más completo informe que haya sobre esta clase de embarcaciones; á dichos oficiales, pues, no les halaga la recompensa ofrecida por el Gobierno, ántes les rebaja y humilla.

Pues qué, tantos trabajos físicos, tantas noches en vela, tanta responsabilidad moral, tanta abnegacion por los estudios y progresos de la marina, coronados con el éxito más brillante, ¿no merecen otra recompensa que las dadas al capellan del buque ó al oficial de la tropa de marina? A estos oficiales á quienes el Gobierno no titubeó en relevarlos de los ventajosos destinos

que desempeñaban para mandarlos á un buque de cuya seguridad para sostenerse sobre los mares áun se dudaba, y que jugando tal vez sus vidas iban á ser los jueces en tan obscura materia, ¿se les distingue al cabo de sus años de servicios, y despues del último prestado, con la misma venera que al jóven guardia marina que se estrenó en su carrera mareándose por primera vez á bordo de la *Numancia?* ¿Y qué dirémos del oficial de derrota?

Sólo sus trabajos sobre las agujas y las perturbaciones durante el viaje, honran al marino que tanto sabe y al cuerpo á que pertenece; el oficial de derrota de la *Numancia*, corrigiendo los defectos del compás por efecto del magnetismo local, y determinando las perturbaciones de cada rumbo, segun las diversas latitudes que cruzaron, ha demostrado que las agujas de los blindados rigen bien, si se manejan con celo é inteligencia. En la penosa navegacion de Estrecho no fueron ménos útiles sus conocimientos. Y á este oficial que tanto sabe, que tanto trabajó; á este oficial que es encargado de la enseñanza de los guardias-marinas, se premia lo mismo que al último de sus discípulos. Esta desigualdad tan irritante ha demostrado á los oficiales comandantes de guardias de la *Numancia*, que el Gobierno sólo se acordó de ellos para mandarlos al viaje de prueba, y que una vez concluido, para nada se les ha tenido presentes; pues confundirlos con los demas oficiales de los cuerpos auxiliares y con los guardias-marinas para premiarlos, es no acordarse de ellos. Si su aplicacion disminuye, si su fe se abate, si su entusiasmo se acaba, no se les culpe; cúlpese, sí, al poco tacto que presidió á

las recompensas dadas por el famoso viaje de la *Numancia* (1).

Procesion de Santa Rosa.

2 *Setiembre* 1865 (Lima). La procesion de Santa Rosa de Lima, que supuse sería una cosa del otro juéves, tiene poquísimo que ver.—Dicen que antiguamente eran de plata los arcos por debajo de los cuales pasaba la imágen y que detras de las andas iban hasta doce indias tan cargadas de joyas y pedrería, que apénas podian moverse; que las colgaduras y adornos de los balcones se hallaban recamados de plata y oro. De esto no queda más que la memoria; y Santa Rosa pasa hoy bajo flores, llevando en vez de las doce indias de séquito, una sola que libre y desembarazadamente maneja un incensario de plata, sin oro ni esmeraldas, de igual valor al que pueda existir en la parroquia de cualquier lugarejo de la Mancha.—Aquí hay cuartos y ochavos de cobre, platos y palanganas de loza, candeleros de plomo, colgaduras de zaraza, y la moneda de plata es tan mala y de tan baja ley, que circula por su escaso valor intrínseco y no por el nominal.—Ésta es la opulenta Lima de la cual suelen creer algunos que sus calles están empedradas con pesos duros colocados de canto.

(1) No solamente *La Iberia* (Madrid, 16 Setiembre 1865) y otros periódicos de oposicion al Gobierno insertaron este artículo, sino que lo reprodujeron *El Comercio* de Cádiz y varios papeles de los más afectos al ministerio de aquella época.—Sin embargo de lo cual, en nada se modificaron aquellas disparatadas ó apasionadas *recompensas*. (*N. del E.*)

Precauciones en la *Numancia*.

26 *Octubre* 1865 (Lima). Para comprender la idea que aquí tienen de la *Numancia*, es necesario recordar el espanto que los jinetes inspiraban á los antiguos peruanos.—Pues bien; la fragata en los modernos hace el efecto que un regimiento de caballería en sus antepasados.— Noches pasadas salimos silenciosamente, y cuando amaneció y echaron de ménos al buque, se alarmó el Gobierno.—Dicen que miéntras este barco se halle en el Pacífico no habrá paz ni tranquilidad en todo él, y que quien vuele, incendie ó destruya á la *Numancia*, será digno de fama eterna.—Aunque despreciamos esta palabrería americana, nuestras precauciones son iguales á las que tendríamos delante de un enemigo decente, animoso y enérgico. Nuestra artillería está cargada y hacemos servicio de mar. A las ocho de la noche se arma la mitad de la gente, carga y ceba sus armas, se cierran las baterías dejando fuera las bocas de los cañones, se establecen dobles centinelas, se apagan casi todas las luces, y con el mayor silencio y sin voces de *¡alerta!* se establece un bote de ronda al rededor de la fragata.—Vista de noche por fuera, y con la niebla constante en este país á dicha hora, parece un islote desierto ó una ballena durmiendo que convida á darle un susto, pero por dentro es curioso espectáculo el contemplar á tantos fantasmas envueltos en largas mantas blancas, descalzos y armados con excelentes puñales y magníficas pistolas.—Como nadie habla y todos miran, oyen y se mueven, asemeja un regimiento de sombras presentado en un teatro.—No se llevaria mal chasco el que viniese á turbar nuestro aparente sueño.

El general Pareja.

12 *Diciembre* 1865 (Caldera). Hoy á las ocho de la mañana llegamos á este puerto y supimos la pérdida de la *Covadonga* y el suicidio del general Pareja, ocurrido el 29 de Noviembre.—Era este jefe el más querido y respetado por la gente moza de la marina. Su carácter apacible y esmerada educacion lo hacian de trato amable, aunque muy circunspecto. Nunca abusó de su posicion ni con oficiales ni con marineros, pues á todos los respetaba y á todos los atendia.—Esclavo de la justicia, de la dignidad y del decoro, no se humilló jamas ante la omnipotencia de ninguno de los caciques de la armada.—Ajeno á las cuestiones políticas, subió al ministerio, y allí demostró que el progreso moral del cuerpo que dirigia ocupaba más su atencion que los adelantos y aumentos materiales.—¿De qué nos sirven los navíos (decia) si falta la moral en la marina?..... Liberal de corazon, hubiera concluido con las matrículas que recorriendo toda la costa de la península, en vez de presentarnos una institucion benéfica, sólo nos muestra una línea no interrumpida de desmoralizacion, de engaños, de injusticias y de infamias.—Don José Manuel Pareja era muy modesto, y por lo mismo trató de rodearse de aquellas personas que creyó le serian útiles en su ministerio. Para ello no buscó á los que le eran más simpáticos, sino á aquellos que eran reconocidos por hombres de más provecho.—Si á algunos los ciega el amor propio, á nuestro General le cegaba la modestia. —No tenía gran talento ni sólida instruccion, pero su recto juicio atinaba más que el de otros reputados por de profundo saber.—Incapaz de doblez ó engaño, no arregló su conducta con la mira de adelantar en su car-

rera, sino con el intento de hacer lo mejor por la España y por la marina.—Si ascendió rápidamente y sin grandes merecimientos, puede decirse que debió sus ascensos á la suerte y no á intrigas ni á bajezas. Con su juicio recto, su bondad, su patriotismo y su exagerado amor á la justicia, al órden y al progreso, hubiera sido un gran jefe á no carecer de la ciencia necesaria para ello.—Sus desaciertos en la guerra con Chile y la rendicion de la *Covadonga* le condujeron al suicidio.—Tal dirá la historia, que juzga los hechos por las principales causas que en ellos influyeron.—Pero nosotros, que tanto le conociamos, ¿lo hemos de culpar de todo?—Nosotros que paso á paso hemos visto y tocado los acontecimientos, hasta los más insignificantes,—¿podemos en conciencia hacer al General responsable de todo lo malo? La historia dirá secamente que fué....., suicida; nosotros que lo juzgamos en familia, encontramos disculpas á sus faltas, y..... ¿quién sabe si Pareja murió víctima de errores ajenos?

Era delgado, de regular y bien proporcionada estatura, y de fisonomía tan dulce y tan distinguida, que sin ser buen mozo cautivaba á cuantos le miraban.—Simpático para todo el mundo, lo mismo se atraia la amistad de los hombres que el cariño de las mujeres.—Sin ser lechuguino seguia la moda en el vestir y era aseadísimo;—nunca varió la forma en los cuellos de sus camisas, usándolos largos y sin doblar.—Su gran calva le daba realce y dignidad en la persona.—Siendo un poco sordo, este defecto le hacia lucir sus hermosos ojos, que con su viveza y penetracion compensaban por completo la falta del otro sentido.—Por último, era una per-

sona á quien no podia verse sin sentirse arrastrado á quererla, y en la cual se cumplió lo de *la vida es sueño*, pues en cortísimo plazo fué Brigadier, General, gran Cruz, Ministro, Almirante, Plenipotenciario, Teniente General y suicida.—Dios lo haya perdonado.—Las faltas que cometió el general Pareja fueron éstas:

Primera. Haber bloqueado toda la costa de Chile sin fuerzas para ello y sin necesidad. (Se cree con fundamento que esta idea no fué del Jefe.)

Segunda. No haber bombardeado á Valparaíso á los 30 dias de bloqueo.

Tercera. No haber bombardeado á Valparaíso cuanto ántes.

Estas tres faltas se encierran en una, que es no haber BOMBARDEADO á Valparaíso.

---

4 *Febrero* 1866 (Valparaíso). Entró el correo inglés y mandamos recoger las cartas que vienen en paquete cerrado á la Insignia Inglesa. Estos britanos nos hacen la guerra sorda, nos molestan, pretenden mil impertinencias en contra del bloqueo, piden favores cada dia, y están de parte de los chilenos.—Pero cumplen el sagrado deber de entregar la correspondencia con una exactitud y una eficacia admirables.—Al César lo que es del César. El correo inglés.

---

13 *Febrero* 1866 (Valparaiso). Con más ó ménos trabajo y con más ó ménos dinero, hallamos combustible para la fragata.—Uno de nuestros servidores es un Un capitan anglo-americano.

capitan anglo-americano, tipo notable, que lleva en su buque toda su fortuna; á su mujer, que es preciosa, y á una niña de pocos meses.—Llegó desde Australia y le compramos á subido precio el carbon que traia.—Marchó á tierra y su cónsul lo reconvino por faltar á las leyes de la neutralidad; él se excusó diciendo que en contra habia vendido 500 carabinas de diez tiros cada una al intendente de Calderas, con las cuales ciertamente habian hecho fuego sobre nosotros.—Resultado; que con el carbon y las armas ganó mi hombre treinta mil duros.—Le encargamos aceite y ha marchado, no sabemos dónde, para buscarlo, diciéndonos que fijamente estará de vuelta dentro de diez dias.—El buque de este comerciante es pequeño pero muy bueno, y sobre todo muy lujoso.—Lleva un cañon de grueso calibre.—Todos los dias á las cuatro de la tarde el capitan, vestido de frac negro, la capitana elegantísima y la niñera equipada á la francesa, salen á pasear á la cubierta de su buque.—Algunas tardes vienen á la *Numancia* ó vamos nosotros á visitarlos; la señora llevaba siete meses de no pisar tierra, y la niña no la habia pisado nunca. El tal anglo-americano conocia al mundo entero y á los mercados y producciones de cada país, del mismo modo que nosotros conocemos las piezas y muebles de la casa en que habitamos.—Yo he tratado á hombres listos, pero tanto como éste no recuerdo á ninguno.

Chiloe.

28 *Febrero* 1866 (Archipiélago de Chiloe). Las nieblas eran terribles; no nos veiamos los de la *Blanca* y la *Numancia*, pero tocaban las músicas de ambos bu-

ques, y ademas hablábamos y embromábamos de una nave á otra, para darnos ánimo y paciencia. En situacion tan grave, y aprovechando un momento de silencio, se oyó la fuerte voz de D. Juan Topete que dijo: «Aquí voy, gobiernen al rumbo fijo S. 30° O. del »mundo y no variarlo por Dios; no variarlo.» — Está bien; está bien, D. Juan;— respondimos desde la *Numancia* sin verlo.—¡Qué navegacion tan terrible!

---

2 *Marzo* 1866 (Chiloe). A las tres de la madrugada llegó el bote de ronda conduciendo á un anciano chilote (natural de Chiloe), el cual dijo que por su amor al Rey de España y su cariño á los españoles, se exponia á perder la vida para anunciarnos que no bajásemos á tierra, pues nos esperaban doscientos chilenos armados y escondidos entre los árboles, que tirarian sobre nosotros si poníamos el pié en la playa.—Su aviso fué cierto y nos aprovechó. — Era este buen chilote un hombre de más de sesenta años que se acordaba de los buenos tiempos del Rey, y suspiraba porque volvieran. —Sabía leer y escribir, enseñado por sacerdotes españoles. Dijímosle que en España habia Reina, y que el Rey de quien él hablaba se murió. Le enseñamos una fotografía de S. M., y al verla dijo: *Dios bendiga á la niña, que ya debe tener hijos, á quienes Dios bendiga.*— Yo creo que pocas bendiciones habrá recibido la Reina tan sencillas y tan de corazon como la del chilote Mateo Lectunna, que así se llamaba.—Lo mismo que piensa éste, piensan todos los naturales de Chiloe.

Mateo Lectunna.

---

16 *Marzo* 1866 (Valparaíso). La copia de la segunda carta que envié al Director del *Eco de Cádiz*, es la siguiente:

Navegacion peligrosa.

Amigo mio: El dia 17 de Febrero salimos juntos con la *Blanca*, experimentando tiempos contrarios y mares gruesas hasta llegar al Sur de Chiloe. Navegando ya entre dicha isla y la costa Patagónica, neblinas densas y pertinaces nos tenian dias enteros sin saber dónde estábamos, y esto pasaba como á unas quince millas de la costa, con mareas fuertes y corrientes inciertas. Iban los buques *á la voz* uno de otro, pero sin vernos, y si en aquellas noches terribles y angustiosas hubiera oido España el himno de Bilbao que tocaba nuestra música, y al que contestaba la *Blanca* con *vivas* á nuestra patria, es seguro que el país entero hubiese dicho que no siguiéramos adelante.

Por fin, el 3 de Marzo llegamos al lugar donde creiamos que estarian los buques; cruzamos sobre piedras, pasamos sobre escollos desconocidos, pero al fin llegamos. Viendo que no estaban, nos fuimos á fondear donde creimos más oportuno y contando con que la marea bajaria de diez á quince piés, elegimos la isla de Tabon. Dejamos caer las anclas; pero á la media hora notó la *Blanca* que el agua vaciaba con fuerza extraordinaria; levó y se vino junto á nosotros. A las cuatro horas el sitio en que el antedicho buque estuvo fondeado en diez (1) brazas, era un monte de piedra..... ¡la marea habia bajado cuarenta y ocho piés! Los planos

(1) Así dice el original; debe haber equivocacion en este número ó en el siguiente de 48 piés, que tal vez sean 84. (*N. del E.*)

y derroteros no se ocupan mucho en describir estos parajes, pues suponen, y con razon, que nadie navegará por ellos. Supimos en Tabon por los naturales (que áun se creen súbditos de España) que el combate entre nuestras fragatas y la escuadra aliada fué fatal para ésta. La máquina de una corbeta fué inutilizada de un tiro; la *Covadonga* recibió varias balas y gran número de granadas, que le desmontaron un cañon y le deshicieron la proa, matándole ademas unos 40 hombres. Al siguiente dia del combate, remolcándose unos á otros se fueron á San Cárlos; allí estuvieron tres dias, y temiendo que nuestras fragatas los hallasen, se metieron en Calbuco, sitio donde nosotros no podemos entrar, pues ademas de ser muy estrecho, ni sabemos el fondo que hay ni tenemos planos, noticias ni derrotas de semejante lugar. Visto con pena que no podíamos ir adelante sin comprometer seriamente nuestras naves, volvimos atrás con disgusto, pero con la conciencia tranquila. Enderezamos á la bahía del famoso Arauco para hacer un desembarco en una isla que hay en ella y batirnos con soldados que suponiamos habria allí, y conocer á los descendientes del membrudo Caupolican; pero el dia 10, al estar alistándolo todo para saltar á tierra, vimos un vapor á lo léjos; la *Blanca* largó sus anclas y lo persiguió; al cabo de dos horas lo tuvo á una legua de distancia y le hizo disparos con cañones rayados. Paró entónces la máquina, y reconocido se tuvo por sospechoso, pues bajo la bandera inglesa conducia unos cien hombres. Al fondear cerca de la *Numancia*, fuí yo el encargado de hacer un segundo reconocimiento con más detencion. Llegué al buque, y acto contínuo, sin

que precediese pregunta ni conversacion alguna, mandé que todos los tripulantes formasen *á dos en fondo* y *alineasen por la derecha*, y como esto lo verificáran con la precision y pericia de militares, los declaré prisioneros. Entónces un señor vestido de paisano, como el resto de la tropa, me dijo que él era un viajero pacífico, y que yo hollaba el pabellon británico con mi mandato, pues me debian ser conocidas las leyes y principios del derecho internacional, á lo cual respondíle que yo respetaba las banderas amigas, si éstas se hacian respetar siendo neutrales; pero que si faltaban á la neutralidad, nunca las respetaria; que en cuanto á mis conocimientos, se reducian á saber un poco de ejercicio de cañon y á tener obediencia á mis jefes. Con esta respuesta, un tanto seca y fria, se entregaron prisioneros, y despues se aclaró que iban allí un capitan de corbeta, tres tenientes de navío, 10 marineros, una compañía de artilleros con su capitan, teniente y alférez, un contador, un sangrador y un maestre de víveres, ó sea un total de 130 hombres de tropa chilena. Ya declarado por ellos quiénes eran, quedaron los oficiales con nosotros y los atendimos y obsequiamos en lo que se pudo. Ellos, aunque tristes con su suerte, están satisfechos al ver que los consideramos como á hermanos desde que son nuestros prisioneros. Este será el canje de la *Covadonga*.

Prisioneros.

Como nuestra idea al desembarcar para batirnos era hacer prisioneros, nos dimos por contentos con los ya cogidos. Al dia siguiente me comisionaron para ir mandando la lancha de la fragata, y en union con la *Blanca* ir á Lota para ver si apresábamos algun carbon. Llegamos al puerto; la *Blanca* se quedó á distancia, y yo

fuí al fondeadero con mi lanchita; cayeron dos pájaros, como dicen en nuestra tierra, el uno con 700 y el otro con 400 toneladas de carbon, cuyas 1.100 apresé en seguida; comuniquélo á Topete, y éste aprobó. Volví, levaron anclas, y á remolque vinieron á la popa de la *Blanca*. En seguida nos volvimos á donde la *Numancia* esperaba, que era á cinco leguas de nosotros, siendo de presa el carbon gastado en la expedicion, cuyas resultas pueden resumirse de este modo:

1.° Saber lo funesto que ha sido el combate para los aliados, y que huyen y se esconden en sitios donde es imposible que los encontremos.

2.° Ciento treinta prisioneros de guerra y un vapor que podrá valer 60 mil duros.

3.° Mil y cien toneladas de carbon y dos buques.

4.° Haber llevado á cabo una expedicion que ha admirado á los marinos chilenos, y en la cual sin el patente auxilio de Dios, pues el de la ciencia no alcanza á tanto, hubiéramos perdido los barcos.

Parecer sobre la guerra.

En várias cartas me pregunta V., amigo mio, mi parecer sobre esta guerra, y á pesar de habérselo dicho, se lo repetiré, pues cada dia me ratifico y afirmo en mi creencia. No estoy satisfecho, aunque conozco que como expedicion marítima es para enorgullecernos; pero como mi tema desde el primer dia ha sido el de *tirar balas*, nada que esto no sea, me satisface ni me llena. Es más: estoy íntima y profundamente persuadido de que nada harémos si los cañones no hablan; que vendrán los nortes si perdemos tiempo; que se perderán los barcos del convoy; que gastarémos un dineral; que todo se lo llevará la trampa y que saldrémos con las manos en la

10

cabeza, si no bombardeamos toda esta costa; que ya estamos casi fastidiados de tanto inútil bloqueo; que llevamos seis meses de funcion, y que sin embargo no se hace nada. El Cid dijo que *maldito el que cabalga sin espuelas*, y yo digo que *maldito el que se ahoga en responsabilidad.*

Por el plano que mando á V. en papel separado verá que los enemigos se hallan al Norte de la isla de Calbuco; no conocemos el fondo que allí hay; tienen baterías en tierra y tres salidas por donde huir y escaparse. Son tan estrechos aquellos canalizos que se entra en ellos sin máquina ni vela como si fuese en un dique; por consecuencia, no se puede ir más allá de lo que fuimos causando la admiracion de estas gentes. En estos sitios se perdió la fragata de guerra peruana *Amazonas* llevando un práctico.

Doy fin á esta carta que le escribo á vuela pluma, pues siempre hay mucho que trabajar. He cuidado de no poner en ella términos técnicos de gente de mar porque sé que á V. no le gustan.

Reciba V. todo el afecto y la mano de

J. P. de F.

Bombardeo de Valparaíso.

2 *Abril* 1866 (Valparaíso). En dicha fecha escribí otra carta al Director del *Eco de Cádiz*, que decia así:

Mi estimado amigo: Contaré á V. lacónicamente algunos pormenores del bombardeo.—El 27 Marzo se notificó que romperíamos el fuego el 31.—Nadie lo

creyó en tierra; pero los ingleses y los yankees de la bahía lo creyeron, y amenazaron á Mendez Nuñez con que si tirábamos á la ciudad, romperian el fuego sobre nosotros. Si no lo dijeron así lo dieron á entender en términos tales, que nuestro jefe les contestó clara y categóricamente *que primero nos batiríamos con ellos, y luégo si los venciamos, como esperaba, bombardearia.*—Respuesta digna y en consonancia con el levantado espíritu de estas tripulaciones.

Los buques ingleses eran: *Sutley*, de 50 cañones, almirante Denman; *Leander*, de 44, comodoro Coursey, y *Devastation*, de 4.—Los americanos, *Vanderbilt*, de 15 cañones; *Powhatan*, de 17; *Mohongo*, de 6; *Touskarora*, de 6, y el monitor *Monadnock.*—Este buque lleva sufridos diez y ocho combates y está como picado de viruelas por las señales de las balas. Su artillería consta de 4 cañones Dahlgreen, lisos, de 17 pulgadas, que arrojan balas de acero de 500 libras.—Tal barco, que no sobresale del agua más que tres piés, era el que destinábamos á recibir la trompada de la *Numancia*, si es que ántes no nos dirigia un par de balas bien sentadas.—El *Touskarora* se blindó de cadenas, zafó los portalones de las colisas, y se aprestó, como los demas, para el combate, pero al saber la resolucion de Mendez Nuñez anularon lo hecho, y nuestro gozo se nos cayó al pozo.

El Sábado Santo, 31 de Marzo, á las ocho de la mañana, disparó esta capitana dos tiros que marcaban la última hora.—A las nueve se arrimaron la *Blanca* y la *Villa de Madrid* á los famosos almacenes fiscales, la *Vencedora* frente á la Bolsa y la *Resolucion* hácia el ferro-

carril.—La *Berenguela* custodiaba el convoy, y la *Numancia* con la insignia se quedó fuera de la línea observando la operacion.—Aunque sea una trivialidad, diré á V. que á todos nos agrada que los cañones de este poderoso buque no hayan hablado aún en el Pacífico. Parece que reservan su elocuencia para cuando el caso valga la pena.

A las nueve se mandó romper el fuego. La *Blanca* y la *Villa*, que estaban á cuatro cables, tocaron un redoble, que repetido por el eco debió aterrar á los miserables que lo motivaban.—Ningun barco del mundo tira más de prisa que éstos.—El dia hermoso, el pueblo solo y todo imponente.—Se mandó disparar á una bandera chilena que estaba en una altura, y á los cinco minutos se hallaba en tierra con el asta tronchada. A los cincuenta minutos se declaró incendio en los almacenes; fué el segundo, pues ya ántes se habia originado otro por una granada de la *Vencedora*, que habia rebotado sobre una botica.

La *Villa*, la *Blanca* y la *Vencedora* dispararon con sumo acierto, rapidez y precision.—La *Resolucion* no estuvo tan acertada ni pronta.—Don Claudio Alvargonzalez clavó su barco sobre la máquina á los cuatro cables, y Joaquin de Latorre y Camilo Arana, su segundo, dirigieron la cosa abajo.—Don Juan Topete, muy bien, y la batería de su buque asemejaba un volcan.

Los almacenes de Valparaíso eran cinco, y de ellos los cuatro mayores ardian con un fuego inextinguible. El quinto quedó acribillado é inútil.—Por la tarde hasta los muelles eran cenizas y estaban sepultados por

las llamas unos veinte millones de duros.—El fuego de la botica se extendió á unas cuarenta casas de las principales calles de Valparaíso. Los almacenes eran los docks del Pacífico donde dejaban su carga los que iban á Chinchas, mediante un módico almacenaje.—Esto y los derechos de aduana producian á la república unos cinco millones de pesos anuales. Todo concluyó.—Valparaíso hundido y su gobierno arruinado con tan tremenda deuda y sin ingresos. No nos han saludado, es cierto; pero en adelante si nos odian, tambien nos temerán y nos respetarán.—Hoy como hoy más aborrecen al inglés que al español.

Yo me alegro, en primer lugar, de haber desafiado á ingleses y á yankees, y en segundo, de haber hecho daño á estos gobiernos que se niegan á batirse.

Presumo que desde aquí irémos al Callao cuyas baterías y fuertes no son grano de anís, sino castillos á la antigua y torres blindadas á la moderna con *Blakelys* de 300 libras.—De éstos tienen 12.—Allí probarémos, si Dios quiere, el blindaje de esta magnífica fragata y los Trubianos de á sesenta y ocho de Rivera, que, en honor de su autor, valen más que si fueran de oro; penetrantes, frios á los veinte tiros, suaves al retroceso, cómodos en su manejo y sencillos en todo ménos en el efecto.—Son piezas de particular recomendacion.

De víveres regular; de salud bien; de ánimo á la española; de ropa mal, y de carbon vamos tirando.—La *Almansa* sin llegar, pero no importa. Con la *Blanca*, la *Villa* y la *Numancia*, vamos nosotros al fin del mundo. Dios nos dé suerte.—Si el éxito no corresponde á las esperanzas no es culpa nuestra, pues le aseguro á V.

que con Mendez Nuñez, con órdenes terminantes, con pólvora y con granadas, harémos algo de provecho.

Tal creę su amigo afectísimo,

J. P. de F.

De cómo se aguza el ingenio.

27 *Abril* 1866 (Lima). Aquí, aguzando el ingenio, resulta que dentro del buque se curten pieles, se hace calzado, ropa, almidon, betun, pomada, jabones, anzuelos y otra porcion de cosas, que parece mentira construir sin más recursos que los existentes á bordo. —Un oficial extranjero que estuvo á visitarnos, salió admirado de nuestra broma y risa con estas fábricas improvisadas, pues en su opinion dos meses de bloqueo bastaban para agriar al más festivo carácter.

Bombardeo del Callao.

2 *Mayo* 1866 (Callao de Lima). ..... la mañana fué nebulosa, y desde el fondeadero en que estábamos no se distinguian las baterías enemigas.—La gente tomó café, y despues empezó en los buques el runrun que presagia algo extraordinario.—Todos hablaban contentos y tranquilos del próximo combate..... El mismo Mendez Nuñez leyó su buena y lacónica proclama en esta fragata capitana; oyóse con atencion por la gente, y el grito de *¡ Viva la Reina!* del final de la alocucion fué unánime; pero no hubo el alboroto que se notaba en los otros barcos durante la lectura. El entusiasmo de la *Numancia* fué seco y sordo, pero en cambio dicho buque disparó el primero y dejó de tirar el último.—La música

tocó el himno de Riego, el de Bilbao, la Jota y la Muñeira..... El primer cañonazo fué á las once y cuarenta y cinco minutos y el último á las cuatro y cincuenta..... Cinco horas al pié de un cañon (de 68 y peso de cinco toneladas con el afuste) dicen mucho en favor de nuestra marinería.—En los últimos momentos, si las fuerzas les faltaban el ánimo las suplia, y el fuego siempre fué muy vivo.—Nada se rompió en la batería; nada hizo falta más que granadas; todo estaba en su sitio, y ejercicios he visto yo en que no habia el órden y el silencio que han reinado en este combate.—Nadie se equivocó al cargar, cebar y apuntar las piezas; ni un solo tiro se disparó al *tun-tun*, pues los cabos de cañon preferian perder cuatro minutos á perder una granada, y lo mismo aconteció en los demas buques. Ninguna de las bajas que tuvimos, que fueron 194, ocurrió por descuido ó torpeza; todas fueron hechas por el enemigo. . . . .

. . . . . En nueve meses no nos mandó España ni una libra de pólvora, ni una bala, ni víveres, ni carbon, ni nada..... Para los heridos no hubo hilas.....; yo di seis camisas y así los demas oficiales; caldo para los enfermos tampoco teniamos.—No faltará quien vitupere á esta pobre escuadra abandonada..... Cosas de España. Adelante..... (1).

(1) Los datos, noticias y observaciones del bombardeo del Callao, apuntados en el *Diario de Navegacion* que tenemos á la vista, son tan curiosos como interesantes. No sería prudente hoy estamparlos íntegros, y con ménos motivo cuando el único objeto de este libro es dar una idea del carácter y condiciones morales de su autor, y no escribir una historia. (*N. del E.*)

Más detalles sobre el dicho bombardeo.

8 *Mayo* 1866 (Callao de Lima). Copia de carta para el Director del *Eco de Cádiz*.

Mi amigo y dueño: El correo pasado dije á V. que estábamos en vísperas de batirnos con los fuertes del Callao, los cuales en siete meses han sido adobados y preparados para la pelea. Montaron 90 cañones desde el calibre de 68 hasta el de 400, y cuatro piezas que lanzan proyectiles de acero de 500 libras de peso cada uno.

Respetables eran tales baterías; de madera el mayor número de nuestros buques, y de 68 el máximo calibre de nuestras piezas de artillería. Nada de esto nos infundió respeto, y á poco más de las once y media del dia *dos de Mayo*, la *Numancia* se colocó la primera á unos 1.200 metros de tan tremendos cañones, y rompió el fuego. Al tercer disparo nuestro, una, como nube de hierro, cruzó sobre nosotros silbando de esa manera *sui generis* que no se puede explicar; los tiros enemigos iban altos y nos dañaron las jarcias. Recibido por esta fragata el primer empuje, avanzaron las de madera y se empeñó general combate en toda la línea. Nuestro fuego era terrible; el de los peruanos no tan violento, pero bien dirigido.

A las doce y cuarto la *Berenguela* destrozó una torre blindada que montaba dos cañones de á 300; la *Blanca* puso una granada en el depósito de la pólvora de la otra torre, y la voló con sus cañones y con el ministro de la Guerra del Perú que allí se encontraba.

La *Numancia* desmontó seis ú ocho cañones de una batería de veinte piezas de grueso calibre, y los sirvientes de las otras se retiraron destrozados. Pero no

nos salió de balde esta ventaja. Dos granadas de 500 libras reventaron en la *Berenguela;* la una le abrió á lumbre de agua una brecha de trece piés de largo y tres de ancho; la otra le incendió una carbonera y la ropa de la gente. Siguió batiéndose y apagando el fuego, pero se iba á pique; los hornos se llenaban de agua y perdido el movimiento hubiera servido de *blanco* á los cañones del Callao. Con presteza suma cambió toda su artillería á la banda sana, recostóse sobre aquel costado sacando así fuera del agua su *ancha herida*, y de esta manera ardiendo y casi á pique, salió del fuego, habiéndose portado con tal bravura y arrojo que la corbeta inglesa *Seerwater* largó su ancla, se le fué al costado y su capitan saludando les gritó: *Valiente Berenguela, aquí estoy yo para recogeros.* La fragata contestó: *De nada necesito.* Apagó su fuego, dominó el agua y se quedó fuera de la línea de combate. Allí alcanzó una muerte gloriosa, firme al pié de su cañon, un valiente y honrado marinero á quien yo queria con toda mi alma. Llamábase Barrera Fuentes y era hijo de Medina Sidonia.

La *Villa de Madrid* recibió una granada de 300 libras, que le puso fuera de combate cuarenta hombres y le rompió una pieza indispensable de su máquina. El vapor de las calderas inundó todo el barco y quedó parado; el aire apénas era respirable en la batería, y sin embargo, ántes de retirarse disparó doscientas granadas á las baterías enemigas.

Avanzamos más las cuatro fragatas restantes, y siempre dominando el fuego del Callao logramos apagar todos sus fuertes, excepto uno de veinte cañones

en batería subterránea, y del cual sólo se veia el humo al tiempo que disparaba.

La *Numancia* encontró por su proa una línea de máquinas infernales y de redes de cuerda puestas allí para enredar los hélices y hacer saltar los buques; las evitamos y nos pusimos por dentro de tan mal enemigo. Allí en 27 piés de agua, revolviendo el fango y moviéndonos muy despacio, presentamos batería y nuestro fuego fué brillante y cierto. La *Blanca* se puso delante de nosotros y disparó todos sus proyectiles ménos noventa que reservó, y se fué con su comandante herido en un brazo.

Eran ya las tres de la tarde y de noventa cañones, solo seis nos tiraban. La *Resolucion* y la *Almansa* disparaban mucho y bien á la poblacion y á unos barcuchos que no dejaban de molestarnos de cuando en cuando; la última enderezó, con su gente bisoña, dos mil y pico de tiros y recibió más de sesenta balas y granadas; tuvo incendio en la pólvora, y miéntras con una mano se batian, con la otra apagaban el fuego. A las cuatro de la tarde tres cañones solamente contestaban á nuestros disparos, más nutridos que nunca.

Viendo la poblacion destrozada y que nada habia ya que hacer, pues los enemigos se callaron, hicimos *alto;* mandamos la gente á los palos y jarcias, y dando tres *vivas á la Reina*, nos retiramos para unirnos con el resto de la escuadra. Soltó la batería enemiga tres ó cuatro tiros, más por vana arrogancia que por reto, y éstos fueron los últimos del combate.

Con esto, amigo mio, terminó la *funcion*, que por lo larga, por el monstruoso calibre de las piezas enemigas,

por el número de ellas, y por lo frágil de los costados de madera para resistir tamaños proyectiles, puede y debe considerarse como hazañosa y como la única, segun mi entender, que se haya realizado con tanta felicidad y tanto órden. Creo tambien que los marinos españoles son los primeros que se han batido en naves de madera contra cañones que lanzan balas de acero de 500 libras, y esto ha causado sorpresa y admiracion á los marinos ingleses, franceses y americanos que han presenciado la fiesta. Y quiero decir á V. que si España, dudando de sí misma, dudó un momento de nosotros, ya sabrá que su gente de mar, á tres mil leguas de la patria, sin recurso en una costa enemiga, sin más municiones que las embarcadas, economizando un pedazo de galleta y una libra de carbon, ha sabido sobreponerse á tantas penalidades y mostrar que son hijos de ese país.

Las averías están ya reparadas y los barcos listos de todo para navegar; si este combate lo hubiéramos tenido hace un año, nos hubiera sido de más fácil ganancia; hubiéramos economizado dinero, tiempo, paciencia y sangre, y los resultados materiales y tangibles que hoy son casi cero, hubieran entónces sido ventajosos. Sea para España la gloria adquirida; pero yo entiendo que ántes de emprender y de proseguir guerras se deben contar las leguas que separan á la metrópoli del campo de batalla, y se debe contar el dinero, que en esto como en todo es un elemento tan precioso de tejas abajo. Con nuestra abnegacion es un hecho que se puede contar; sin embargo, de ella como de todo, bueno es *usar*, pero no *abusar;* la gente de mar no tiene

el cuerpo de acero; y ocho meses seguidos de galleta, de carne salada, de dulce bacalao, de agua destilada, de relentes terribles y de trabajos sin cuento, tanto de cuerpo como de entendimiento, han hecho que de pronto se desmejore algun tanto la salud de estos bizarros equipajes. Antes, pues, que su estado sea alarmante, preciso es buscar tierras amigas en donde refrescar las tripulaciones y darles el preciso descanso para conseguir lo de *mens sana in corpore sano.* Luégo con más abundancia de pólvora y de balas, seguirémos la campaña con más salud pero no con más bríos.

Yo he salido bien de todo, gracias á Dios, á pesar de haber estado sobre cubierta la mayor parte del tiempo que duró el combate. Un clavo que saltó no sé de dónde, me rompió la manga de la levita; pero como ésta era vieja y el agujero fué pequeño, poco se ha perdido. El único muerto que hubo en este buque fué un cochino (que sin perdon así se llama) de un año, muy gordo y muy hermoso. Matólo una bala de á 68, y aquella noche se le dió sepultura en nuestros estómagos que bien lo necesitaban.

El brigadier recibió nueve heridas, pero ya está bueno de ellas; los marineros todos como héroes, todos valientes, todos modelo de abnegacion. ¡Ojalá se acuerde el Gobierno de sus padres, de sus madres y de sus hijos!

El de nuestro queridísimo amigo D. Antonio Godinez, juez que fué de Cádiz, y herido en Abtao, murió. Una bala de doce arrobas le llevo la cabeza. Dios consuele á su excelente padre, á quien envio un cordial abrazo con lágrimas de mis ojos.

Me olvidaba decir á V. que á los dos dias del combate echaron un torpedo á la *Berenguela;* ésta le dió un cañonazo y no surtió efecto la trampa. Sepa V. que un bicho de éstos, de noche, en una escuadra, es más terrible que cien cañones de calibre de 500, no sólo por la zalagarda que produce, sino tambien por lo fácil que es batirse equivocadamente amigos con amigos.

Las bajas nuestras las calculo en 190 entre contusos y heridos, y en dicho número se incluyen 50 muertos. ¡Cosa providencial! ningun oficial ha fallecido.

De los *valerosos* peruanos murieron más de 300, contándose entre ellos al ministro de la Guerra y á un coronel llamado Zabala, que presumo sea pariente de nuestro ministro de Marina.

Doy fin á mi carta, querido Director del *Eco de Cádiz:* deseo hallarme en la calle Ancha de esa ciudad, y que echemos un párrafo en la peluquería del amigo Cortés, charlando de los incidentes de esta campaña. Miéntras no llega este plazo, reciba V. un apreton de manos de

J. P. DE F.

---

14 *Mayo* 1866 (Navegando hácia Otahiti). Desde el dia 5 de Diciembre del año pasado de 1865 no comunicamos con tierra, de manera que desde aquella época no ha entrado en los buques *fresco* de ninguna clase. Los ranchos ya no son ranchos; se almuerza sopa de ajo *sin ajo* y con aceite malo, un poco de *charquí* (carne seca que usan los indios del Perú y Chile) y café con pan.—La comida consta de sopa con caldo de **Hambres y miserias.**

charquí y garbanzos duros como un leño; carnero ó vaca salada y podrida sin más aliño que vinagre, y la cena se reduce á gazpacho fresco sin ajo ni cebolla.—Esto es pasar hambre; hoy daríamos aquí un doblon por un diente de ajo, áun cuando por el olor sacasen nuestra villanería.—Lo único fresco que disfrutamos son algunos *bonitos* que se cogen al anzuelo; pescado azul, seco, ordinario y malsano.—El dia que tenemos un *principio* de este veneno, llamamos opípara á nuestra mesa y sacamos el vientre de mal año.—El tabaco empieza á escasear, pero á pesar de estas miserias la salud es buena y los ánimos andan alegres. La gente hace comedias en el alcázar, y es preciso reírselas para que se distraiga. Hay funcion todos los dias festivos y algunos entre semana.—Ellos han imaginado sus ridículos vestidos, salen disfrazados de mujer y representan farsas extravagantes compuestas muchas por la misma marinería.—Así vamos pasando.

Tiburon.

5 *Junio* 1866 (Navegando hacia Otahiti). Se pescó un tiburon de tres varas de largo y ¡se lo comieron! Buen provecho les haga. El tabaco escasea tanto que se vende á ocho duros la libra en este buque..... La salud del equipaje no es muy buena; hay síntomas del terrible escorbuto..... Los males van en aumento desde que no fuman. ¡Parece mentira lo que esta falta influye en una tripulacion! Los marineros andan tristes, macilentos y sin gana de hacer comedias.— Dímosles casi todo nuestro tabaco, pues llegóse á vender la libra

Escasez de tabaco.

á 20 duros y á real cada cigarrillo de papel.—Hubo muchos que fumaron raspaduras de madera de pino.—La privacion que con ménos paciencia llevamos todos es la de la hierba de Nicot.

---

22 *Junio á* 18 *Julio* 1866 (Isla de Otahiti). ¡Qué país tan delicioso!..... En el arrecife, y varado un bote en dos piés de agua, se nota el fondo del mar lleno de madréporas blancas más hermosas que los lirios de la tierra; de corales rojos y rosa formando arbolillos caprichosísimos; esponjas, conchas y piedrezuelas de todas clases. Sobre este fondo, de por sí admirable, se ven millaradas de pececillos de formas y colores tan variados, que es imposible describirlos.—Los mayores tendrán seis pulgadas de largo y los más pequeños media y áun quizá ménos.—Los hay azules, verdes, morados, rojos, amarillos y negros; unos salpicados con manchas de luciente oro, otros de plata y otros con mezcla de seis ó siete matices.—Cuando les hiere el sol parecen cuerpos metálicos segun lo que brillan.—Y no hay aquello de ver ahora uno y luégo otro, sino que como ántes dije, se ven por miles.—Yo me pasaba grandes ratos contemplando y admirando aquel cuadro de tan ricos y hermosos esmaltes, á cuyo lado quedarian eclipsados los mejores lienzos de los museos de Roma. —Creo que cualquier amante de la naturaleza podria hacer un viaje á estos mares y quedaria recompensado al ver esta y otras maravillas.—Por la parte de afuera del arrecife se ve al feroz tiburon esperando que algu- **Mar de Otahiti.**

nos de aquellos pececillos se salgan del poco fondo para comerse ciento de un solo bocado.

. . . .

. . . .

Carácter de los otahitianos.

Son los otahitianos muy desprendidos y hospitalarios, de modo que si se entra en sus casas á la hora de comer, se empeñan en que se ha de comer con ellos y toman á desaire que no se admita el convite. Llevan esta idea tan á rigor, que á su vez aceptan cuanto se les da, aunque no les guste.—Yo presencié ofrecer cerveza á uno, y el pobre la bebia haciendo muecas por no faltar á la cortesía despreciando el regalo.

. . . .

. . . .

. . . .

Cambian de nombres.

Aquí se varía de nombre con gran facilidad, y tal se llama hoy *Horé* que mañana se apellidará *In-naró*.—El cambio es por dos causas.—La primera un acontecimiento de cierta importancia que les suceda, como por ejemplo librarse de un tiburon por ligereza en nadar, en cuyo caso se nombrará *gran nadador* ó cosa semejante que recuerde el suceso.—La segunda causa es por regalo; quiero decir, que uno llamado *Feji* dona *inter vivos ó mortis causa* el tal nombre á cualquiera de sus amigos.—No recuerdo si Lower indica algo de esto en su libro inglés sobre apellidos.

. . . .

. . . .

Bailes.

Los bailes son provocativos y desenfrenados.—Piés, manos, cintura, ojos, boca..... todo se mueve; concluyen con una carcajada. Cuando la pareja es de hombre

y mujer sube de punto el color verde de la danza: la mayor parte de las canciones que entonan son improvisadas y las dedican á los extranjeros ó amigos que tienen delante.—Cantan los salmos de la biblia enseñados por los misioneros protestantes, ó las coplas del Niño Dios aprendidas de las hermanas de la caridad, y sin reparo alguno pasan la noche entonando al compas de sus bailes un libro de los Macabeos ó el Mes de María.

. . . .

. . . .

La Reina Pomaré IV.

La conocida reina Pomaré IV nació en 1813; es alta y gruesa; su semblante nada revela, pues siempre está indiferente.—Tal vez esta seriedad semi-salvaje sea efecto de que conozca que no es reina más que de nombre, ni su reino, reino; ni sus súbditos, súbditos; ni su patria, patria.—Su marido (que no es rey) se llama Arii-Faaité y es un verdadero tipo del indio hermoso. Tendrá unos cuarenta años; alto, grueso, bien formado, risueño y alegre, demuestra que lo mismo le da por lo que va que por lo que viene. Hicimos visita á la reina; su palacio es una casa al estilo de las de Europa, pero de un solo piso; la sala en que nos recibió, adornada con sillas, sofá, mesas, espejos y retratos, se parecia á cualquier habitacion de un español de la clase media.— Pomaré vestia bata de seda azul abierta de arriba abajo y abrochada, siendo de encaje blanco el adorno de este vestido.—Pulseras, sortijas y pendientes de oro y piedras finas, obra de Europa, y en la cabeza una especie de corona hecha de paja muy delgada. A la puerta de la sala, sin órden alguno pero vestidos de frac negro, estaban los príncipes y el rey.—Este lleva-

ba una especie de uniforme militar. Cuando entramos la reina, permaneció sentada y por medio de intérprete, pues no habla más lengua que la suya, le dijo nuestro jefe que la reina de España sabria con gusto nuestra ida á Otahiti y el buen recibimiento que allí habiamos tenido.—Su Majestad contestó que agradecia la buena voluntad de la reina de España y que le dijesen que Pomaré la saludaba.—Con esto se acabó la recepcion.

. . . .

. . . .

El Sr. Conde de la Roncière.

Entre los muchos agasajos que recibimos, no olvidaré la comida que nos dió el gobernador frances Conde de la Roncière.—Principió á las ocho de la noche y duró hasta despues de las once; hubo más de cuarenta platos diversos; el comedor era largo y estrecho, todo lleno de ventanas que daban á un jardin, donde 200 cantores del país amenizaron el banquete con sus voces y su música.

Por fin el 18 Julio 1866, á los veinte y cinco dias de descanso en esta tierra de bendicion, salimos para Manila; todo el mundo bueno y sano, y completamente restablecidos los enfermos de los cuales ninguno murió.—Tomamos víveres abundantes y exquisitos; reses, aves, millares de naranjas, tabaco, etc., llevando tambien en nuestro ánimo el mejor recuerdo de tan hermoso país y de gentes tan buenas que desconocen lo que es robo y asesinato.—¡Ojalá á todos los navegantes les vaya tan bien como á nosotros, y ojalá que los otahitianos sean alguna vez tan libres, felices é independientes como se merecen!—No creo que llegue

á suceder tal cosa en la presente época, pues la dominacion francesa acabará en poco tiempo con los usos y costumbres y hasta con la raza de estos seres privilegiados, que con salud y alegría, y libres de penas, cuidados y sinsabores, habitan la region más hermosa de la tierra.

---

22 *Octubre* 1866 (Manila). Buena acogida tuvimos en Manila.—El ayuntamiento en cuerpo y con sus maceros vino á saludarnos á bordo (caso nunca practicado por dicha corporacion); y el comercio nos hizo un fastuoso y abundante regalo de vacas, cerdos, vino, tabaco, frutas, etc., en tal abundancia, que se emplearon más de dos horas en embarcarlo.—Hubo fiestas religiosas, bailes, arcos triunfales, etc., etc. Pero debo hacer especial mencion del extraño obsequio que nos hizo un particular llamado D. Juan Garcia Baden, farmacéutico, hijo de Cádiz, anciano de edad pero mozo de genio y patriota de corazon.—Impresas eran las esquelas de invitacion, y decian así:

Manila. Obsequio del Sr. García Baden.

¡VIVA ISABEL II!

¡LEPANTO, TRAFALGAR, CALLAO!
¡LOOR Á LA MARINA ESPAÑOLA!

A los Señores Jefes y Oficiales de la Armada Española se les invita para un rato de solaz y confianza, con un bríndis por las Glorias Nacionales alcanzadas ante los muros del Callao, y que tan alto han puesto el honor del Glorioso Pabellon Español, con tanto heroismo ostentado.

Con este motivo se ofrece de V. afectísimo S. S., Q. S. M. B.,

JUAN GARCIA BADEN.

En los altos de la Botica de Binondo á las siete de la noche del lúnes 15 del actual.

Manila, 14 *Octubre* 1866.—*Sr. D. José Pardo de Figueroa.*

La fiesta se redujo á una comida al estilo andaluz, con abundante manzanilla y buen Jerez.—El anciano Baden fué el rey de la broma, de la animacion y del entusiasmo.—El termómetro moral subió tanto, que baste decir que aquella noche reinó en Manila un terrible huracan que arrancó árboles, perdió buques y arruinó casas; y ya sea por las condiciones acústicas de la morada del Sr. Baden, por la buena calidad del Jerez con que nos obsequió, ó por otro motivo, lo cierto es que ninguno de los convidados se enteró del suceso hasta el siguiente dia.

El teatro y las ranas.

Representaron en éste una funcion teatral en obsequio nuestro, y sucedió que con las aguas se habia reunido tal plaga de ranas en los alrededores del coliseo, que con su *rum rum* no pudimos oir ni una palabra del primer acto. Salieron á espantarlas pero ni áun así callaron los animalejos, hasta que un inteligente en la música y costumbres de las ranas, dijo que se encendieran hachones.—Hízose así, y repartidos treinta ó cuarenta chiquillos, iluminaron los charcos poniendo en completo silencio á las que, segun la fábula, pidieron rey.—Todos estos incidentes del coro de ranas, sin rebajar el mérito del drama ni hacerlo ridículo, promovieron la

verdadera risa; aquella tan escasa en la vida ó sea la de no poder respirar en medio minuto, sostenerse el estómago con ambas manos y llorar á moco tendido.

. . . .

. . . .

Lo que es Manila.

Aquí en Manila no hay un cuarto. A los del Pacífico nos deben cuatro pagas.—Esto está tan miserable, tan atrasado, con tan mala administracion y tan sin piés ni cabeza, que parece mentira que se sostenga; es necesario ver esta tierra para formarse idea cabal de ella. Dicen que América es el *otro mundo*, y yo creo que el *otro mundo* es éste. Aquí cantan las salamanquesas, se cogen peces en tierra y se ven culebras en la mar. No hay buen té y el azúcar que llaman caramelo no endulza; el tabaco es escaso, amarga y no arde. Hay un inspector general de los montes de Mindanao, con un sueldo pingüe, y dichas selvas no pueden utilizarse por ser tierra de moros salvajes, de manera que el destino equivale á ser desde la tierra guarda ó ingeniero de los montes de la luna. Existe un director del Jardin Botánico y no hay tal jardin; se ignora hasta si la canela se produce en estas islas.—Una sola clase de ensalada tienen, y ésa es áspera; coles no se conocen, las naranjas son agrias y del tamaño de nueces, y el mayor limon como un huevo de paloma; á la piña hay que ponerle sal para poder comerla, los tomates vienen de Europa en latas, la leche es de carabao, la carne dura como una piedra, los garbanzos balas, las gallinas estopa: la ropa se lava á palos, y en fin, si hubiera de consignarlo todo, necesitaria veinte hojas de papel.—Solamente hallándose con la enfermedad de este país, que

llaman *chifladura* y que es una especie de imbecilidad, puede disculparse á los que dicen que aquí hay de todo y que todo es bueno.

Cartas.

7 *Enero* 1867 (Manila). Las cartas dirigidas á nosotros que fueron á Chile y al Perú, volvieron á Inglaterra y España, y desde allí, con sus mismos sobres y sellos, vinieron á la India, China y Manila.—Han llegado sin perderse una siquiera en paquetes para cada barco, y luégo separadas en tres legajos: las de los oficiales, las de la tropa y las de la marinería.— Parece todo operacion de una mujer cuidadosa.—¡Bendito sea el correo! y ¡malditos sean los estúpidos que por economia ó ignorancia mandan las cartas á mano!

Pájaros.

26 *Enero* 1867 (Navegando desde Manila á Batavia). Hoy se vieron algunos pájaros de una clase particular que hay en el mar de Sonda; son como águilas pero del tamaño de gallinas; palmípedos y con garras. —Lo que cogen de la mar lo toman con la pata y luégo lo llevan al pico.—Son aves extrañas y raras.

Murciélago.

28 *Enero* 1867 (*Ubi supra*). Marcamos la islita del Arbol, que es muy pequeña, y se distingue y nombra así porque solamente tiene un árbol de tan colosales dimensiones, que se ve á 12 ó 15 millas de distancia. A las 6 de la tarde llegó á bordo un murciélago y se posó en la jarcia.—Vendria quizá de las islas Natunas. —Su cuerpo era como el de un conejo, los colmillos

grandes y medía sesenta pulgadas de punta á punta de las alas.—Lo cogió un fogonero á quien decian *El Gra-bat*, lo asó en los hornos de la máquina y se lo comió sin dejar más que los huesos.—¡Valiente bárbaro!

---

29 *Enero* 1867 (Canal de Stolze, cerca de Batavia). A las cinco de la mañana se vió desde los topes que llevábamos la proa á una roca.—Esto nos llamó la atencion, pues aquel mar está muy sondado y conocido.—Al hallarnos más cerca, notamos que la tal roca se encontraba cubierta de verde y lozana vegetacion.—Se arrió un bote para que fuese con un oficial á reconocer lo que era, y resultó ser una palmera arrancada de cuajo, tal vez por algun huracan, que al caer en la mar quedó con la cepa fuera haciendo contrapeso á la cabeza, sumergida en el agua.—Yo soy un zote en botánica, pero sospecho que desde el momento en que la palma, que era tremenda, cayó al mar, cambió la savia su direccion natural, y allí donde encontró sol, lluvia y aire, que fué en sus antiguas raíces, se formó vegetacion nueva ayudada con la tierra que en ellas traia. Los nuevos vástagos adquirieron un tamaño tal, que á dos millas se veian y verdeaban.—Cuarenta varas de circunferencia tenía aquel jardin flotante, y los revuelos de algunos pajarillos que con él venian le daban tal aspecto de islilla, que sólo despues de verla y sondarla nos convencimos de que no era tierra firme. Este fenómeno de vegetacion creo que no se verifica más que en climas como el de Java y con árboles de la clase expresada criados en la orilla de la mar, donde el

Jardin flotante.

agua salada y los aires salinos, en vez de matarlos, les prestan vida y lozanía.

El Sr. Cónsul frances de Batavia.

3 *Febrero* 1867 (Batavia)..... Fué preciso recurrir á álguien en tierra á fin de adquirir el carbon que necesitábamos.—Ya para la cuestion de cuarentena nos habia favorecido el cónsul frances, que estuvo finísimo y se interesó por nosotros hasta conseguir la libre plática de la fragata. Conste así en honor de M. Kodriká, y para que se sepa que España, cuyos buques en su viaje á Manila cruzan por aquí, no tiene cónsul que la represente.—Refirió el Sr. Kodriká que no há muchos años se perdió un bergantin español en la costa de Java; llegaron los náufragos á Batavia y fué preciso abrir una suscripcion entre las personas caritativas para pagar á aquellos desgraciados su viaje á Manila.

. . . .

Buques chinos.

Desde que se entra en el canal, que tendrá como una milla de largo, hasta llegar al muelle de Batavia, ya se notan cosas raras como lo son sin duda los barcos javaneses y chinos, con sus popas muy altas llenas de extraños figurones, con ventanas dispuestas á modo de las de las casas y macetas de flores en ellas.—En fin, tales buques no discrepan de aquellos que pintan los abanicos y papeles que vienen del celeste imperio. —Allí viven familias enteras, que se pasan los meses sin pisar la tierra, y parece imposible que con aquellos barcos y aquellas velas y con tales marineros, puedan navegar y hacer sus viajes.

. . . .

Más de una legua hay desde el desembarcadero hasta el *Hôtel des Indes*, donde llegué á las cuatro de la tarde.—El dueño era frances y se llamaba M. La Cressonier, hombre de más de cincuenta años, bajo de cuerpo, un poco gordo de cara, entrecano y algo calvo.—Su vestido consistia en el clásico gorrito de terciopelo negro con borla, que en todo el orbe distingue al fondista frances, camisa encarnada por fuera del anchísimo pantalon, y chinelas rojas á raíz de la carne, pues no llevaba medias.—Terminadas las atenciones y cortesías de M. La Cressonier, marché á mi habitacion que era buena, limpia y con todos sus muebles nuevos.—Dan estos cuartos al patio de la fonda y forman dos grandes corredores con alojamientos para treinta personas cada uno.—En las puertas hay una mesa y una silla. A los cinco minutos de entrar en el alojamiento llegó un criado malayo y me dijo medio por señas medio en inglés, que el *té* estaba listo.—Salí, y en la mesa inmediata hallé una bandeja con un gran tazon de *té* con leche y galletas, notando que en las puertas de todos los cuartos se representaba idéntica escena.—Lo que más me chocó fué el ver que los vestidos de mis vecinos eran iguales al del fondista M. La Cressonier, salvo el gorrito que ninguno lo llevaba.—Dos señoras de buen aspecto, inglesa la una y holandesa la otra, segun despues supe, llevaban un equipaje particular.—Un pedazo de indiana blanca y azul liado á la cintura y cayéndoles poco más arriba del tobillo; camisa de hombre hasta las rodillas, chinelas de terciopelo encarnado y oro, nada de medias, y el cabello en dos trenzas que caian por la espalda. Al

Hôtel des Indes.

andar era la facha más ridícula que puede imaginarse.

. . . .

Me bañé y me vestí, y al salir de mi cuarto vi que la decoracion habia cambiado por completo.—Todos los huéspedes vestian de pantalon blanco y levita negra; las señoras llevaban elegantes trajes de seda ó de holan finísimo; peinado con arreglo al último figurin frances y lo mismo las botas.—Comenzaron á venir carruajes y á marcharse aquellos señores, hasta quedarme solo.—El criado que me señalaron llamábase Mo-Haly y no se habia movido de la puerta de mi cuarto.—Dirigióse á mí diciendo: *¿Carreta? Musiú, ¿Carreta?*—El fondista, vestido ya de caballero, vino á servirme de intérprete y me explicó que *Carreta*, en lengua malaya, significa *carruaje*, añadiendo que el mio estaba listo y enganchado hacia dos horas.—Caminando ya en mi coche quise encender un cigarro y el viento apagó el fósforo, pero en el momento hallé delante de mí una vara con la punta encendida.—Vuelvo la cara y veo á Mo-Haly, que venía en la zaga lujosamente vestido con jaique amarillo y turbante azul.—Él comprendió mi admiracion, y se puso á reir con todas sus fuerzas.—Luégo supe y vi que en Batavia el criado es una sombra ó apéndice que jamas abandona al señor, y que siempre va provisto de fuego ó de *apuy*, como le llaman en malayo.

Mo-Haly.

. . . .

Calles y plazas de Batavia.

La parte alta de la ciudad es un inmenso paseo. Calles anchísimas y rectas, hermosas casas con lindos jardines en el ingreso y con magníficos vestíbulos iluminados de gas.—El rio dividido en más de cincuenta

canales, lleva agua por todas partes de modo que la poblacion se halla barrida, regada y limpia por extremo.—Los jigantescos árboles de Java hacen de cada calle un delicioso paseo, y todo junto y cada cosa de por sí convierten á esta parte de Batavia en un bellísimo jardin. Todo esto es moderno, es decir, de principios de este siglo y se debe al excelente gobernador Van Der Capella. La plaza de *Konings Plein* me llamó la atencion porque no tiene adornos de ninguna clase, ni áun asientos siquiera. Es una gran llanura cuadrada de casi una milla de lado, rodeada de corpulentos árboles y de faroles de gas; por fuera la circundan cuatro hermosas calles de más de cuarenta varas de ancho cada una.

. . . .

. . . .

Poco ántes de las siete regresé á la fonda; todos los huéspedes estaban en el vestíbulo tomando aguardiente de Holanda (vulgo Ginebra) para abrir el apetito, cosa que yo no necesitaba pues desde las cuatro de la tarde tenía hambre.—A las siete en punto sonó la campana, que se halla por cierto colgada en uno de los hermosos árboles del patio; pasamos al comedor que era bueno y espacioso; sesenta cubiertos tenía la mesa, presidida por M. La Cressonier.—A los sesenta señores correspondian otros tantos criados, cada uno de los cuales servia á su amo sin curarse del resto de los asistentes.—Para los no acostumbrados á tal clase de servicio hay escenas graciosísimas, como la de pedir, por ejemplo, dos personas un mismo plato de los que hay en la mesa, y ver á los respectivos domésticos avanzarse á cogerlo,

tirar cada uno por un lado y echarse mutuas maldiciones en su lengua, hasta que alguno de ellos cede. —El famoso Mo-Haly era un héroe; casi siempre ganaba en estas riñas ó disputas. La comida, gastronómicamente considerada, es regular; no dan vino, pero sí buen café; yo comí perfectamente por aquello de la salsa de la hambre. Trabé relaciones con unos vecinos de mesa y cuarto, jóvenes marinos holandeses, los cuales me encomiaron la gran fiesta chinesca que se celebraba aquella noche y que no ocurria más que una vez al año.—Pedimos el coche, y á trote largo nos dirigimos al barrio chino ó *Campon-Chiní*, como aquí le llaman.

Disputas entre los criados.

Los chinos comienzan su año en Febrero del nuestro, y esto lo celebran con grandes fiestas que caen en Batavia á principios del dicho mes.—Una de las cosas más notables en tales regocijos es la feria ó mercado. —En la principal calle del barrio chino se colocan multitud de tiendas donde se venden objetos de Europa y de China. La afluencia de gente era extraordinaria, y tal la profusion de luces que parecia que el sol estaba fuera.—Lo primero que vimos fué el mercado de flores, semejante á un magnífico jardin; dalias, camelias, rosas, lirios de mil clases y colores, y árboles enanos, que apénas levantarian dos palmos, con granadas unos y con limones otros del tamaño de avellanas y en perfecta sazon y madurez, colocados en magníficas macetas de rica porcelana.—En la seccion de las frutas habia plátanos de veinte y tantas clases, piñas, mangas, mangostanes, rambostanes, naranjas, limones, etc., en grandes cantidades, y seguian hortalizas y legumbres

Mercado chino.

con la misma abundancia y en la misma variedad.—Vimos luégo las tiendas de telas, sedería, calzado, papeles pintados á la chinesca, ferretería y loza ordinaria.—Allí teníamos que andar á empujones; veíanse trajes de todas partes del mundo; en una de las tiendas habia damas holandesas comprando ahuecadores, y una mestiza china probándose unas chinelas, miéntras que un árabe y un siamés quemaban pastillas de olor para cerciorarse de su calidad.—Yo compré unas bateas de maque japonés, y al recogerlas noté que por detras de mí me las arrebataron de las manos; volví la cara en busca del ladron, y me hallé con Mo-Haly, que no me habia perdido la pista en aquel bullasco.—Es admirable la paciencia de estos malayos para seguir á sus amos sin dejarlos ni á sol ni á sombra.

En el mercado de carnes y pescados se hallan las especies crudas ó guisadas.—Entramos en un fonducho chinesco, y penetrando hasta la cocina no conocí nada de lo que allí habia.—De grandes calderos sacaban los guisos en pequeñísimos platos, y luégo en la misma cocina le agregaban á cada uno hasta diez ó doce salsas que tomaban de diferentes orzas con unas cucharitas de marfil semejantes á las que nosotros usamos para servir la mostaza.—Uno de mis compañeros holandeses me dijo que de seguro en aquellas sartenes habria guisados de perro ó sopa de rata y murciélago, que agrada sobremanera á los chinos y javaneses.—Advirtiónos el cocinero mayor que tenía un plato riquísimo al gusto europeo.—Aceptado por nosotros, el mismo jefe de la fonda puso una servilleta sobre la mesa, sacó cuatro platos grandes y un jarro de agua, y luégo llegó Comidas.

el famoso manjar al uso de Europa. Eran una especie de fideos de harina de arroz cocinados á modo de macarrones, muy secos de salsa, pero tan jugosos por dentro y en tan buen punto la sal, el queso y la mostaza, que ciertamente eran cosa delicada.

Casa de juego.

Desde allí nos fuimos á una casa de juego, consentida por el Gobierno mediante cierta contribucion. En una gran pieza baja habia cuatro entarimados que levantaban una vara del suelo.—Hallábanse cubiertos con esterillas, y sobre cada uno hasta veinte personas sentadas, y en el centro el banquero con várias cajitas llenas de dinero á su lado.—El único juego que pude comprender de los que allí tenian, era de azar y con ciertas fichas parecidas á las del dominó.—Como habia más probabilidades de pérdida que de ganancia, la suma abonada por el banquero era mucho mayor que la apostada.—Saqué unas cuantas rupias y las jugué á una ficha, pero el director me dijo por señas que estaba prohibido á los europeos jugar en aquellas casas.—Recogí mi dinero, y siendo ya las once de la noche atravesamos otra vez todos los mercados en busca de nuestro coche, pero como habia más de doscientos vehículos esperando, no hubiera sido fácil hallarlo sin el auxilio de Mo-Haly, que en lengua malaya se hizo oir del cochero á los pocos minutos.—Llegamos á la fonda despues de la media noche, y en magnífica cama, limpia, blanda, ancha, cómoda y libre de mosquitos, dormí como un patriarca.

Barrio chino.

A la mañana siguiente, acompañado de un caballero frances, fuí á ver el barrio chino por otras partes distintas del sitio de la feria.—Calles angostas y casas

pequeñas y apiñadas lo forman casi en totalidad, pues hay algunas grandes, cómodas y elegantes de chinos opulentos que poseen millones de duros y que viven con gran lujo, siendo sus coches y trenes superiores á los de los europeos ricos.—Las tiendas son todas por el estilo de las que ocupan los judíos en Gibraltar ó en Tánger; unos chiribitiles en donde apénas caben y en donde hay de todo.—Entramos en uno, y el dueño nos recibió con la sonrisa en los labios, que en esto son como los judíos, aunque ganan en pillería al más ladino hijo de Abraham ó de Jacob.—Curioseamos la tienda, y miéntras tanto nos convidó y aceptamos una taza de buen té.—Vi unos pequeños jarrones que me agradaron, áun cuando no eran parejos.—Pidióme por ellos treinta rupias, y mi compañero haciendo de intérprete y corredor, prometió dos.—El chino se rió con tan baja oferta, y los ofreció en veinte rupias....., y para abreviar, me los cedió en cuatro francos, ó sean las dos rupias que el frances señaló. Al retirarnos con los jarrones se hicieron pedazos, pues estaban rotos y pegados con goma. El chino presenció la escena impávido; le llamé ladron y pillo en frances, inglés, español é italiano, y mi compañero se lo dijo en lenguas china y malaya.—Permaneció indiferente recogiendo impasible los tiestos á la vista de los transeuntes que habian acudido á nuestras voces, y devolvió el precio.—Pasada la rabia del primer momento nos echamos á reir, y el socarron del chino, con los fragmentos de loza en la mano, hacia coro á nuestras carcajadas.—No comprendo por qué se dice en España *lo engañaron como á un chino*, cuando debiera ser *engaña como un chino*.

Pillada de un tendero.

Visita á un chino rico.

Rico, á juzgar por su porte y vestimenta, debia ser el que se hallaba á la puerta de una casa en la cual entramos.—La habitacion principal daba á la calle, sin intermedio de zaguan ni patio, pues todos los de estas moradas son interiores.—Este opulento chino nos recibió muy bien en una sala espaciosa, casi cuadrada, cubiertos sus muros con papel y teniendo en ella sillas, sillones y sofá.—En el testero principal y frente á la puerta de la calle, para que desde ella se viese, estaba el altar de Confucio, que más grande ó más pequeño, y con más ó con ménos lujo, lo hay en todas las viviendas chinas.—El de ésta era muy bueno. Colgaba de la pared un cuadro, representando al sabio legislador sentado, teniendo á su derecha una especie de soldado ó guardia, y á la izquierda un demonio ó personaje negro y cornudo. (Cuadros análogos hay en todas las casas.) Junto á esta pintura habia otras con figurones más ó ménos raros; debajo de ellas y formando altar, una especie de mesa de madera negra con muchas labores, y encima objetos de pequeñísimo volúmen representando jarros, platos, floreros, etc., ó sean cosas pertenecientes al menaje de una casa, y ademas, frutas, dulces, pavos, gallinas, pan y otros alimentos ya guisados, en disposicion de servirse y de comerse.—Alumbran á este retablo velas de cera encarnada.—Despues de verlo y examinarlo todo, mi compañero el frances indicó que deseaba sacar algun ánima del purgatorio, que tambien lo hay en la religion china. En seguida trajo una especie de florero dentro del cual habia una porcion de palitos del tamaño de agujas de hacer media.—Lo tomó el frances y movió el mueble hasta que

Ánimas del purgatorio.

logró sacar uno de los palillos despues de sacudir arriba y abajo, á un lado y á otro, pues el misterio está en que salga sin tocarle con la mano.—Así que sacó su ánima me pasó el florero y yo saqué otra, y luégo el chino más práctico y más interesado que nosotros en libertar almas de sus parientes y paisanos, sacó ocho ó diez en ménos de un minuto.—Acabada esta faena nos llevó á un rincon de la sala donde habia una mesa cubierta con un paño blanquísimo; acercó sillas y nos hizo sentar, y levantando entónces el lienzo, nos hallamos con jamon cocido, pescados, pavos, frutas y dulces de almíbar.—De todo nos ofrecia de buena fe y con deseo de que aceptásemos, pero solamente admitimos una taza de té y dulce de calabaza, cuyos pedazos, pequeñísimos por cierto, eran redondos, cuadrados, de forma de cruz, de estrella y de otras várias hechuras.—Nos advirtió el dueño de la casa que esto se hacia por medio de moldes.—Los platos chinos son muy chicos, y el cubierto para los dulces, compuesto de cuchara y tenedor de plata, parecia cosa de muñecas pues su tamaño no llegaba á dos pulgadas.—El tenedor ofrecia la particularidad de llevar dos dientes en vez de los cuatro que generalmente se usan en Europa.

Despues de saludar y de agradecer al chino su cortesía, fuimos á otras casas y con pocas variantes hallamos lo mismo que en la anterior.—Lo de la comida y dulces no es cosa habitual más que en la fiesta de año nuevo.—Por lo demas, el altar siempre está puesto, los palillos de *las ánimas* listos para todo el que llegue y quiera sacar alguna, y Confucio tiene constantemente

alguna ofrenda, áun cuando no sea más que un plátano ó una taza con té.

Músicos y danzantes.

Hay en Batavia una porcion de mujeres mestizas de india y chino que se ocupan en cantar, bailar y representar comedias.—Son jóvenes y no muy feas para su tipo.—Visten unos anchos calzones de lienzo azul, verde ó amarillo; una camisa blanca que les llega á la cintura, un chaleco con botones de abalorio y una bata ceñida con un cinturon de chapas de plata, y áun de oro y piedras, figurando su broche una cabeza de leon ú otro adorno análogo, pero tan grande, que les llega al pecho.—Caminan descalzas y llevan en la cabeza una especie de corona ó morrion de papel de colores, sobre armazon de alambres, adornado con cintas.—Van en grupos de cuatro ó seis y detras otros tantos músicos malayos, cuyos instrumentos son un tímpano de vara y media de largo, y anchura proporcionada, con tonos de acero ó de barro, tamboril, cierta especie de clarinete y un violin con tres cuerdas y de extraña forma.—En los patios ó en medio de la calle cantan, bailan ó representan á la manera chinesca, con gran aplauso de los inteligentes y grandes bostezos de los profanos, pues son unos gritos tan descompasados y unos aullidos tan descompuestos, que no se le puede tomar atadero al argumento ó á la idea de lo que quieren decir. La música es por el estilo, pues tan pronto rechina el clarinete como chilla el violin ó atruenan el tambor y el tímpano.—Se les paga una rupia, quedan muy contentos y se largan con la música á otra parte. Por miles se cuentan las mujeres que estos dias de fiesta salen á bailar en las calles de Batavia.

. . . .
. . . .

Al salir del jardin zoológico, que fuí á visitar con uno de mis compañeros españoles, nos hizo señas el guarda de que siguiésemos camino adelante, significándonos por señas, pues no entendíamos el holandes, que algo curioso habia que visitar en aquella direccion que nos marcaba. Dijimos al cochero—*pigui*—que significa *sigue de frente.*—Anduvimos media legua sobre la que el jardin distaba de Batavia, y á todo esto sin saber dónde íbamos.—Vimos á la izquierda del camino una suntuosa casa de campo, la mejor que hasta entónces habiamos notado en el país, y creimos que sería algun palacio del gobernador.—Nos acercamos á la puerta principal, que se hallaba cerrada y precedida de una gran escalinata, sin notar por allí alma viviente.—Resueltos á volvernos, reparamos en que por una de las ventanas bajas se veia un caballete de pintor; nos acercamos, y levantando la cara el artista javanés, se acercó al alféizar con los pinceles y paleta en la mano, y en un frances purísimo nos dijo: *Señores, ¿vienen ustedes á visitar al Raden-Saleh?*—Sí señor, le contesté yo en el dicho idioma, tenga V. la bondad de avisarle que hay aquí dos extranjeros que desean ofrecerle sus respetos. —*Está bien*, replicó, *vayan ustedes á la puerta, que ya van á abrir.* Visita al Raden-Saleh.

Miéntras caminábamos hácia la entrada, dije á mi compañero el disparate que me parecia la tal visita, hecha á un sujeto desconocido y del cual ni él ni yo teníamos (tal era nuestra ignorancia) la menor noticia.

Llegamos á la portada y apareció en ella la misma

persona que nos acababa de hablar; era un javanés alto, delgado, casi negro de color, de ojos muy expresivos, nariz aguileña y bigote entrecanò. Representaba unos cincuenta años y vestia á la morisca con turbante de seda y chinelas bordadas.

Señores, nos dijo, *yo soy el Raden-Saleh que me honro mucho recibiendo á los europeos y sobre todo á los franceses, no porque sean mejores, sino porque he pasado muchos años entre ellos.*

No somos franceses, le respondí, sino españoles.

Perdonen ustedes que no los conociese desde luégo, pues me fijé en el idioma que hablaban y no en su tipo. (*Cierto, muy cierto, tipos españoles....., españoles,* continuó diciéndose á sí mismo.)

Entramos en un hermoso salon de forma elíptica adornado con el mejor gusto y la más exquisita elegancia.—Junto á un soberbio sillon dorado del siglo XVI, con las lises de Francia talladas en su respaldo, se veia un divan persa; sobre una rinconera japonesa de admirable labor, habia una preciosa copia en bronce del Perseo de Cellini, y frente á ella otra con un ídolo indio tallado en la grotesca raíz de un árbol.— En el centro de la sala y encima de un divan redondo, una magnífica estatua; en las paredes, que eran de blanco y oro, se hallaban muchos y buenos espejos.

Verán ustedes, nos dijo, *cosas de diversos gustos, épocas y países que yo he ido recogiendo por el mundo para adorno de mi casa. Yo he sido el arquitecto de ella y el que todo lo ha dirigido; aquí no ha entrado tapicero ni nadie más que yo para arreglarla.*

¿Es V. ingeniero? — le pregunté.

No señor, soy pintor, que para esto es lo mismo.

En seguida nos llevó á su estudio. El lienzo que pintaba á nuestra llegada eran las ruinas de un antiquísimo templo de Budah, que áun subsisten en el interior de la isla.—Se colige por ellas que debió éste ser un pueblo muy adelantado allá en tiempos remotos.—Como pintura, ningun museo se desdeñaria de colocarla entre los mejores paisajes.

Nos contó que tuvo por maestro al afamado Horacio Vernet, que pasó veinte y cuatro años de su vida en Europa, que habia sido muy amigo de Luis Felipe I, de Eugenio Sue, de Dumas y de todos los ingenios franceses de esta época; que muchos reyes de Europa lo habian convidado á su mesa y á sus cacerías, pues es un experto cazador.— Hablaba, ademas de algunas lenguas asiáticas, el frances, el inglés, el aleman y el italiano. Nos llevó á su biblioteca en la cual habia muchos libros de ciencias, y el haber construido su palacio lo acredita de buen arquitecto.— No tiene ideas fijas sobre ninguna religion.—Educado en la mahometana de la secta de Aly, imbuido en muchas prácticas de la budista y morando despues con católicos y protestantes europeos y con indios, se rie de todas las creencias. Nos enseñó la parte alta de su casa, adornada, como la baja, con gran lujo, mostrándonos várias antigüedades curiosísimas y de singular mérito.—Ocupábase por aquella época en labrar, por su mano, una sillería, cuyas piezas eran todas de cuernos de ciervo y los asientos forrados con pieles de dichos cuadrúpedos.—Por último nos condujo á una especie de jardin donde se hallaban las cuadras con hermosos caba-

llos, y en una jaula tenía una tigre de año y medio de edad, hermoso animal. Cuando vió á su amo y éste le habló, se levantó sobre las patas y sacó la cola por las rejas.—El Raden estuvo jugando con ella, metió la mano en la jaula, le anduvo con los dientes y en fin trató á la fiera como si fuese un gatillo manso.—Le pregunté si sería posible abrirle, y contestó que sí, que mataria á todos los carneros y gallinas que habia en el jardin, pero que á nosotros no nos haria daño.—Ofreció, sin embargo, soltarla, pero le dijimos que bastaba con su dicho para convencernos de la mansedumbre y humildad del animalito, que se llamaba y entendia por *Loreta*.

Nos manifestó que la pantera negra del jardin zoológico (tremendo animal que acabábamos de ver) era regalo suyo, que la tenía tan amansada como á un perro, y que cuando iba á visitarla lo reconocia y se alegraba extraordinariamente aquella magnífica fiera.

Se me olvidaba decir que en la casa no vimos á nadie más que al dueño de ella y á dos niños, como de doce años de edad, que lo seguian á todas partes y que cuando le daban alguna cosa se ponian de rodillas para entregarla.

Más de hora y media duró tan agradable visita.—El Raden habla mucho de Europa, y todo su afan y todo su anhelo tiraba á demostrarnos que él era más europeo que javanés.—Se nos ofreció fina y cortésmente, nos dió sus tarjetas y nos despidió llevándonos hasta el vestíbulo.

Dejamos á este raro personaje, y á mí no se me cocia el pan hasta saber quién era tal hombre, javanés de

raza y europeo de carácter; con vasta instruccion y al mismo tiempo identificado con las panteras y con los tigres; pintor excelente, arquitecto de mérito, persona fina, de buen gusto, rica, amiga de reyes, príncipes y literatos y de amenísima conversacion.

Apénas llegué á la fonda me fuí á ver á mi frances, el que me acompañó á las casas de los chinos, y le pregunté si sabía quién era nuestro hombre.

«Sí señor, me dijo, Raden-Saleh es el personaje más »conocido de Batavia.—Es un príncipe javanés del rei»no de Souracarta, cuyo rey, si bien se llama indepen»diente, ha entregado su territorio y súbditos á los ho»landeses en cambio de una buena pension que éstos le »dan y de ciertos honores reales que le tributan.—Este »Raden-Saleh, siendo muchacho, fué á Holanda por ór»den del rey, siendo allí muy bien recibido. Pasó á »Francia, se dedicó allí á diversos estudios y á la pin»tura, en la que adelantó hasta ser un maestro, y trabó »amistad con los literatos y artistas de su época. Por »algunas semanas llamó la atencion en París, y de él »copió Eugenio Sue el tipo de Djalma en la novela *El* »*Judío Errante*.—Veinte años viajó por toda Europa »adquiriendo vasta instruccion y gran trato de gen»tes, y cansado de aquella vida volvió á su tierra el »año 1852.—El mismo ha dirigido la obra de su pala»cio, vive á su modo, se dedica á la pintura y á educar »fieras, y se sostiene con una buena pension que le abo»na la Holanda.—Es hombre fino y agradable, y quizá »un poco pesado cuando habla de Europa y de sus co»nocidos de allá, que ciertamente son reyes, príncipes, »literatos y gente de nota.—A éstos regala los buenos

Quién era Raden-Saleh.

»cuadros que pinta, y á él le mandan muebles ó curio-»sidades para su casa.»

Esto me dijo el frances y lo mismo exactamente otras diversas personas á quienes pregunté.—Por consiguiente no llamaré al de hoy *dia perdido*, pues es aventura curiosa encontrar, sin buscarlo, al príncipe Djalma en carne y hueso, aunque un poco viejo, haciendo habilidades con el tigre, y haber visto á la pantera negra de Java, tal vez nieta ó biznieta de la que mató al caballo *Jovial*, si yo no recuerdo mal la novela de Sue.

. . . .

Fumadores de opio.

Hallé en Batavia á mis antiguos amigos Fraser y Van-Beyc, marinos holandeses.—Comimos juntos un dia y luégo fuimos á ver una de las casas preparadas al efecto y llámadas fumaderos públicos de opio, sustancia cuya venta se halla aquí monopolizada por el Gobierno.—Llegamos á una callejuela angosta, sucia, obscura y solitaria, y entramos en uno de aquellos tabucos.—En la habitacion principal habia cuatro ó cinco tarimas de una vara de altura, con una esterilla en vez de colchon y dos almohadas.—Varios vasillos preparados como para mariposas y una luz, se hallaban sobre una mesa.—Dos chinos salieron á recibirnos y tres ó cuatro acudieron á la puerta de la casa.—Fraser les habló en su lengua y dió al dueño del establecimiento un par de rupias para que se empleasen en opio.—Momentos despues llegó el famoso zumo colocado en una hoja de plátano y en cantidad que no excedia de lo que ocupa media cucharilla de tomar café.—Tiene el color de la miel de caña, pero mucho más espeso y

pegajoso.—Los chinos comprendieron que uno de ellos sería el agraciado para fumar aquel regalo, y todos andaban muy solícitos para conquistar la preferencia. —Tocóle al más jóven, que era flacucho, roto y de repugnante aspecto.— Cuando aquel miserable se vió dueño del opio, lo miraba con una alegría febril y vertiginosa semejante á la de la fiera que tiene á la presa bajo sus garras.—Encendió una mariposa y la colocó en uno de los lechos.— El dueño le dió la pipa, que por cierto no se parece á las del tabaco.—Es un tubo que tendrá el grueso de un dedo y un palmo de largo, y que entra á tornillo en un cilindro de madera hueco y completamente cerrado.—Este cilindro tiene una chapita de metal blanco con un agujerito en ella, pero tan pequeño que solamente permite el paso á una aguja.

Tomó el chino su pipa, limpió el interior con sumo cuidado, le atornilló el tubo y se acostó junto á la luz. —Con una aguja tomaba cierta cantidad de opio, lo colocaba en la planchita, lo ponia junto á la luz y aspirando con fuerza se tragaba todo el humo.—Cuando llegó á la mitad del opio su entusiasmo era tal, que cargaba más la pipa y devoraba el aroma con más placer y mayores bríos.— Mandamos traer más opio pues la racion estaba al concluir, y al mediar el último que vino ya se empezó á notar el efecto al fumador.—Cerráronsele los ojos y su pulso vacilante apénas acertaba á colocar el ingrediente sobre la planchuela.— Por fin, aspiró á duras penas un poco más, se le cayó la pipa y quedó profundamente dormido.—Entónces le quitaron la luz; me acerqué y vi que estaba muy pálido y enco-

gido, su respiracion era penosa y tenía los brazos cruzados sobre el pecho.

Yo probé el opio y al fumarlo ni tiene mal gusto ni molesta al pecho, ántes bien es muy agradable y su aroma semejante al del azafran.—Tomado en gran cantidad produce letargo y durante él ensueños agradabilísimos.—Cuando degenera en vicio por la repeticion, produce terribles efectos sobre el sistema nervioso y el organismo general.—Al corto tiempo de enviciarse un chino, se pone pálido, flaco y temblon; sus facultades intelectuales disminuyen, y por último, quedan convertidos en unos esqueletos casi idiotas, pensando sólo en su maldita pasion y capaces de cometer todo género de crímenes por procurarse algunos adarmes de opio.—Este los domina de tal modo, que ni nuestros borrachos ni nuestros fumadores de tabaco pueden compararseles.—El aspecto de uno de estos desgraciados chinos causa una nueva y especial repugnancia; nada, absolutamente nada, los cura de su pasion y al cabo mueren víctimas de ella.—Vi en estos sitios algunos espectros vivientes que un año ántes, segun me decian, eran hombres ricos é inteligentes, y que por el opio han llegado en pocos meses á ser pobres, despreciables é idiotas.—Ningun vicio es comparable con el del opio.—Pero el Gobierno holandes gana su dinero con él y poco le importa dar en Batavia el espectáculo que describo.

Por estos mismos barrios moran las gentes de quienes se ocupó el eruditísimo Dufour en los ocho volúmenes de su curiosa historia.—Con decir que sus casas son más repugnantes que los fumaderos del opio, lo digo todo.—Para evitar los crímenes de esta hampa,

existe una numerosa policía que vigila aquellas cavernas.—Cuando salimos de tal barrio, húmedo, obscuro, hediondo y asqueroso, y me vi en la hermosa Batavia de las calles anchas, de los canales, del gas y de la gente civilizada, me parecia mentira que tan cerca de allí existiesen los lugares más inmundos del globo, y tan inmundos que las más viles tabernas, burdeles y garitos de Europa pasarian por casas de órden, moralidad y decoro, comparados con estas famosas callejuelas de Batavia.

---

24 *Marzo* 1867 (Desde Batavia hacia el Cabo de Buena Esperanza). Nos pasó cerca una fragata mercante holandesa, y por el telégrafo universal de Marrayat contestamos á las preguntas que nos hizo.—Y ahora cuadra el decir algo sobre el gran descuido que tenemos los buques de guerra españoles con respecto á telégrafos.—De órden superior ninguno hay que rija, y este que usamos en la *Numancia* lo hemos formado con banderas viejas.—Es una vergüenza que suceda en un buque de guerra lo que pasó en la corbeta *Villa de Bilbao*, estando yo embarcado en ella, y fué que varios barcos mercantes nos hicieron señales y por falta de libro y de banderas no pudimos contestarlas (1).

Falta de telégrafos en los buques de guerra.

(1) Ya hoy (1872) se ha mejorado este servicio en los buques españoles. (*N. del E.*)

Agustin Alcina.

3 *Abril* 1867 (*Ubi supra*). A las cuatro y media de la mañana se oyó la voz de *¡hombre al agua!* — Era el caido el marinero preferente Agustin Alcina, de Arenys de Mar. En seguida se paró la máquina, se cargaron velas, se arrió un bote y se picó la guindola. — El infeliz se agarró á ella, pero la fuerza atroz que su mismo cuerpo producia por la velocidad de la fragata (imposible de ser detenida en un momento) hizo que la soltase.—El desdichado dió algunos gritos, que oimos, en demanda de socorro; el bote cayó al agua y bogó á la ventura. — La noche era obscura, la mar muy alta y ruidosa, la fragata se habia separado del caido lo ménos media milla ántes de poder mandar el bote. — Un hombre en medio de la mar es un punto invisible, y sus más fuertes voces no dominan ni áun el ruido de la espuma; no hay ojos que penetren en aquellas olas rodeadas de sombra por todas partes. Nada halló el bote; desconsolados volvieron á la hora de haber salido cuando empezaba á inspirar recelos su tardanza, pues la mar cada vez se ponia más gruesa. — Amaneció y dimos una vuelta por aquellos sitios. — Nada vimos. — De modo que á las dos horas de haberse caido abandonamos al desgraciado Alcina, que era gran nadador. ¿Nos veria dar toda vela y máquina y separarnos de él para siempre? ¡Quién sabe! — ¡Cuánto sufriria el pobre! Dios lo haya perdonado. — Mucho me acordé del caso de Bautista en la *Villa de Bilbao* (1).

(1) En el *Apéndice B* se refiere el suceso de haber recogido del agua al cabo de mar Juan Bautista, gracias á las acertadas disposiciones que tomó el oficial Sr. Pardo de Figueroa. (*N. del E.*)

5 *Abril* 1867 (Cabo de Buena Esperanza). El fondeadero de *Simon's Bay* es bueno y fácil de tomar sin práctico.—En este pueblecito hay toda clase de recursos, como son víveres frescos, carne exquisita y barata, buen carbon y comodidad para embarcarlo. — Las fondas son decentes, y es cosa sencilla visitar y relacionarse pues las personas de aquí son comunicativas. — Todos los dias, ménos los domingos, hay medios de ir á la *Ciudad del Cabo.*—Se sale de *Simon's Bay* á las seis de la mañana en unos ómnibus harto incómodos, y á las tres horas se llega al pueblecito llamado Wimberg. —Allí se toma el tren, y en media hora de ferro-carril se está en la ciudad, atravesando unas campiñas preciosas y perfectamente cultivadas. Cabo de Buena Esperanza.

La belleza de las casas de campo y el notar que los linderos de las fincas son alambres que impiden la entrada del ganado, muestran el respeto á la propiedad y que son ingleses los que gobiernan en este país. — ¡Qué diferencia entre el delgado hilo de hierro y los brutales vallados de Andalucía! — Por estos campos del África se ven la alegría y la abundancia retratadas en los semblantes. — Los caballos de aquí son mezcla Caballos y vacas. de la raza normanda con la inglesa fina, resultando ligeros, fuertes, bellos y de gran alzada. Un buen animal jóven, sano y domado para silla, cuesta de 70 á 75 duros, y por sólo 50 se obtiene un caballo decente. — La mejor pareja de tiro no pasa de 5.000 reales. — De aquí que todo el mundo tiene caballos, y de ellos se hace gran comercio con la India. — El ganado vacuno es hermoso y grande, y estando prohibido maltratar á los animales ó abusar de sus fuerzas, resulta que á pe-

sar de lo llano y bueno de los caminos, cada carreta lleva ocho pares de bueyes ó de caballos. — No usan ahijada, ni más castigo que el que puede producir una caña con un cordelillo en su punta á modo de látigo, que apénas si espanta á las moscas. — Da gusto contemplar á aquellos animales gordos, lucios y sanos, contentos cuando trabajan. — ¡Qué diferencia de los pobres burros, caballos y bueyes españoles, bajo la férula de nuestros arrieros, mayorales y mozos de labranza!

Carneros de cinco cuartos.

El ganado lanar es tambien superior, y en especial la clase llamada de *cinco* cuartos, ó sea aquella cuya cola asemeja por el tamaño á una buena pata. — Esta cola toda es de sebo, y por medio de ciertos córtes, que fácilmente curan, se lo sacan y se utiliza sin matar al animal. — Aun cuando la carne es buena, me agrada más la de nuestro carnero español de Cartagena ó de Valencia.

. . . .

En el Museo de Historia Natural de la Ciudad del Cabo vi el famoso *Aerolito* tan citado en las obras que tratan de estos fenómenos.— Hay una buena biblioteca donde se custodian curiosos libros en las lenguas de la India, de la China y de la Oceanía.

Biblioteca.

Carreras de caballos.

Asistimos á unas carreras de caballos, y en todas ganó el que montaba un jinete europeo que le decian Tomas.—La habilidad del tal Tomas sobre sus adversarios malayos ó del país, se vió en la última carrera que fué de milla y media. — Al principio se quedó como cuatro cuerpos de caballo detras de sus seis contendientes, y conservó aquel retraso hasta el último

tercio de la distancia. Llegado allí se tendió sobre el cuello de su yegua, animóla con la palabra, se puso delante de todos y ganó por quinta vez en una misma tarde. — Me figuro que en este arte ó ciencia hacen más la destreza é inteligencia del jockey que las piernas del caballo.— Tal es la diversion favorita de estas gentes; por mi parte, prefiero una mediana corrida de toros á dos magníficas de caballos.

---

23 *Abril* 1867 (Desde el Cabo de Buena Esperanza hácia Santa Elena). Tenemos muchos enfermos crónicos, varios tísicos, y lo que es peor, cinco casos de viruela.— Dios haga que esta enfermedad, que desde Manila se viene cerniendo sobre nosotros, no cargue con fuerza. — Hoy á las tres de la tarde dimos un balance sobre estribor que midió 34°. — Es el mayor que hemos notado en este buque desde que navegamos en él. El primer bote, que está unos 25 piés sobre el nivel del mar, se metió en la ola; la fragata se portó bien, y nada se rompió con tan atroz bandazo. El mayor balance de la *Numancia.*

---

29 *Abril* 1867 (Isla de Santa Elena). Vino la sanidad, y como traiamos enfermos de viruela nos impuso cuarentena.— Con no poder saltar á tierra, nos quedamos tan fastidiados como Napoleon por haber tenido que pisar la de esta famosa roca de tres leguas de largo y una y media de ancho. — Se saludó á la plaza, vino el intérprete de nuestro consulado y trajo pliegos para Santa Elena.

el Comandante, que corroboraban las órdenes recibidas en Buena Esperanza para seguir el viaje á Rio-Janeiro y unirse á la escuadra de Mendez Nuñez.—Esta noticia se ocultó á la tripulacion. Al siguiente dia llegó al costado de la fragata lord Elliot, vice-almirante y gobernador de la isla. Parece ser un cumplido caballero, habla perfectamente el frances y no mal el castellano; es un señor de unos setenta años, y fué muy amigo de nuestro general Laborde de quien nos hizo grandes elogios. Regaló al Brigadier dos faisanes, várias frutas y un hermoso ramo de flores.—Dijo que no dependia de su voluntad el darnos entrada, que si estuviese en su mano lo haria; pero que éstas eran atribuciones de los médicos, cuyos señores (añadió) son como los frailes, que no ceden su derecho por nada ni por nadie.—Nos dejó encantados este lord con su finura, atencion y cortesía.

Cortesía de lord Elliot.

La vista de Santa Elena es triste pues no tiene árboles cerca de las costas, las cuales siendo altas y escarpadas imposibilitan el desembarco.—Bien supo el inglés buscar un sitio seguro para Napoleon.—En el valle de Long Wood hay arbolado, y al pasar por el sur de la isla se ve que, gracias á la industria inglesa, produce legumbres en abundancia, carne y buenas frutas.—Se crian allí muchos faisanes dorados, que son deliciosos de comer.—Saben á perdiz, pero son mucho más finos que dicha ave.

Manuel Abad.

Ha muerto el infeliz Manuel Abad que era el enfermo que traiamos más grave de viruelas.—En el acto se le dió sepultura en la mar, añadiendo al cadáver un gran peso á fin de que tardase dias en flotar, pues nada

avisamos á la sanidad del fallecimiento de este individuo, q. e. p. d.

En Santa Elena hay toda clase de recursos, pero valen caros.—El agua es barata y la traen al buque. Los que como nosotros hacen cuarentena, pagan la visita al médico que la impone, y ademas abonan los jornales que devengan los guardas sanitarios que colocan al costado de la embarcacion. Es cuanto tengo que anotar de esta isla, que solamente vimos por fuera.

1.° *Mayo* 1867 (Desde Santa Elena hácia Rio-Janeiro). A las ocho de la mañana se mandó formar toda la tripulacion en el alcázar de la fragata, y allí les comunicó el jefe que las órdenes recibidas eran ir á unirnos con el valiente Mendez Nuñez y con su escuadra para batir á la enemiga, si por acaso la hallábamos en las costas del Este de la América meridional. Que esperaba siguiesen todos en la nueva campaña con los mismos buenos deseos, subordinacion y valor que en la primera, y que una vez terminada volverian á sus casas con la honra de haber hecho la campaña más notable que los españoles han llevado á cabo en este siglo. — Que los veteranos de la *Triunfo* y la *Vencedora*, que venian de transporte con tres años de cumplidos, se irian á sus casas desde Janeiro.

Órden de volver á América.

Un *¡viva la Reina!* repetido por todos fué la respuesta á las palabras del jefe. — La animacion se veia en todos los semblantes, y al saber la tropa y marineros la posibilidad de hallar cuatro buques enemigos, dos de ellos blindados, manifestaron, en vez de temor,

gran deseo de que así sucediese, por el *gusto*, decian, *de pelear uno contra cuatro.*

Carácter español.

Tal es la gente española. La de esta fragata, despues de dar la vuelta al mundo, de dos bloqueos, un combate, dos epidemias de escorbuto, otra de viruela y la mayor parte de la tripulacion cumplida, ve, no sólo con paciencia sino casi con gozo, torcer el rumbo que despues de tantos trabajos nos llevaba á la patria, y que se endereza en busca de nuevas penalidades para honra y gloria de la pobre España. —¿Qué diablos de causa habrá para que la tierra que produce hombres de tal temple, los primeros tal vez del mundo para grandes y arriesgadas empresas, sobrios, sufridos, valientes, honrados y orgullosos, sólo produzca gobernantes ineptos, ministros torpes y gobiernos incapaces? —Dios lo sabrá (1).

(1) No es necesario recurrir tan alto para hallar la solucion del problema propuesto por Pardo. Mi querido amigo el eminente poeta Don Adelardo Lopez de Ayala, en su *Discurso* de recepcion leido ante la Academia Española (Madrid, 25 Marzo 1870), consagra una digresion á demostrar las causas que hacen indispensable en España, más que en ningun otro pueblo, la preponderancia del principio monárquico. —«Es, dice, nuestra indómita soberbia, fecunda en todos los » efectos de la discordia, quien ha buscado un escudo contra sus pro» pios excesos, extremando la suprema autoridad de los reyes. Con» templad á los españoles en todas las ocasiones y lugares en que, apar» tados ó exentos del yugo de la monarquía, dueños de su voluntad y » árbitros de su conducta, han podido manifestar espontáneamente » todas las cualidades y condiciones de su carácter. ¡Qué constantes en » los trabajos, que heroicos en los peligros, qué díscolos é ingoberna» bles en la victoria! —Seguidlos léjos de su patria, y en todas partes » veréis crecerles el ánimo á medida que se aumentan las adversida-

11 *Mayo* 1867 (*Ubi supra*). El consumo de carbon es exorbitante. — Siempre hemos salido á tonelada escasa por legua, y ahora gastamos cerca de tonelada y media. — Esto consiste en que el combustible no es bueno y en el estropeo de la máquina, la cual está muy floja, con algunos metales gastados y con las empaquetaduras quemadas. — Y unido lo dicho á la contínua discordia que reina entre los maquinistas franceses, los españoles, el polaco, y el primero, que es italiano, hace que la hermosa y potente máquina de esta fragata esté poco ménos que perdida. — Dios quiera que llegue un Gasto de carbon.

» des y se alejan las esperanzas de socorro. Los veréis aislarse voluntariamente del auxilio humano, para esperarlo todo de Dios y de su esfuerzo; explorar mares, registrar volcanes, y, amantes de lo desconocido, penetrar con sus espadas donde nunca habia penetrado el pensamiento; los veréis debeladores de imperios, dominadores de razas, despreciadores del enemigo y de la muerte; capaces de soportar juntas todas las inclemencias del cielo y de la tierra; *incapaces de sufrirse á sí mismos.* »

Cita Ayala en apoyo de su doctrina las luchas entre Colon y Pinzon, las disputas de Escobedo y Gutierrez sobre el gobierno del fuerte de la Navidad; recuerda los sucesos de Zempoala, que provocaron la tremenda catástrofe de la *Noche Triste;* los combates entre Almagro y Pizarro, y las rivalidades de Berenguer de Entenza, Rocafort y Garci Gomez Palacin, en la memorable expedicion de catalanes y aragoneses contra turcos y griegos, terminando con las siguientes palabras:

« ¡Funesto testimonio de la ardiente indocilidad española! Odiosa es esta parte de nuestro carácter, deslucimiento de muchas glorias y estorbo de grandes felicidades..... Permitid que diga con la historia que ni la conformidad de la fe, ni la igualdad de costumbres, ni los vínculos de la sangre, ni la mutua conveniencia, ni el comun peligro, ni las exhortaciones evangélicas, ni la hostia consagrada partida en dos y comida á medias, como prenda y testigo de la alianza, fue-

dia en que sean españoles todos los maquinistas de nuestros buques. La cámara baja se ha infestado de ratas, hormigas, arañas y cucarachas; todo esto unido á la escasa racion de agua que nos dan, y á la abundante racion de viaje que llevamos, hace necesaria una gran racion de paciencia. — En fin, vamos andando — que tras los tiempos malos vienen los buenos.

Rotura de una rueda.

4 *Junio* 1867 (Desde Rio-Janeiro al de la Plata). La máquina dió una especie de golpe atroz y se quedó pa-

» ron nunca poderosos, roto el freno de la monarquía, á contener » nuestros espíritus rebeldes en los límites de la templanza, ni á redu- » cirnos á prestar obediencia á los que en alguna manera podiamos » conceptuar nuestros iguales. — Hé aquí el verdadero fundamento de » la exaltacion del principio monárquico, que léjos de recibir su vida » de la natural tendencia de los españoles á la servidumbre, estaba » sostenido precisamente por todas las contrarias pasiones. No conse- » cuencia de la humildad, sino razon de Estado de la soberbia. — Era » indispensable levantar de tal modo la persona del monarca, que, » siendo imposible la rivalidad, fuera necesaria y constante la obe- » diencia. »

La doctrina de Ayala, expuesta con tanta claridad como galanura, no deja, en mi concepto, lugar á la duda. — Y la robustece dándole fuerza de axioma matemático la circunstancia de que el criterio de la chusma (si es que la chusma tiene criterio) no la acepta, y para mí se demuestra la certidumbre del sentir de los sabios cuando la veo rechazada por la multitud ignorante. — El estado social y político de la España de nuestros dias, y la falta de preponderancia en la monarquía, ó en otro poder que pudiera reemplazarla, patentizan la justicia de las observaciones del Sr. Ayala, convirtiendo al país en *un presidio suelto*, segun la gráfica y apropiada frase del difunto general O'Donell, y dando la cosecha de los torpes é incapaces gobernantes á que mi querido Pardo se refiere. (*N. del E.*)

rada. No fué nada, que digamos.—De los cuarenta y nueve dientes que tiene la rueda de engranaje del aparato de distribucion del vapor, se le rompieron ¡treinta y dos!—Hubo junta de oficiales, y se acordó volver á Janeiro para remediar de una manera eficaz esta avería, que provisionalmente compusimos á bordo. . .
. . . .

Los dientes rotos eran de madera de cormier dura y elástica.— Hubo que sacar los trozos que áun quedaban y arreglar en seguida unos dientes de respeto que traiamos, los cuales, por ser demasiado grandes, fué preciso rebajarlos.—Tal operacion, trabajosa y delicada en un taller, ¿qué no sería en la parte baja de la máquina de esta fragata? Allí con luz artificial, con malas herramientas, con balances, con un calor insufrible, era de ver á carpinteros, herreros y calafates; trabajaban á porfía, comian un bocado de pan sin soltar de la mano las limas ó los martillos; ni se dormia ni se paraba.—El carpintero maestro Alejo es un hombre más duro que el hierro; no descansó en los tres dias que duró la faena. — Arriba aprovechábamos toda la vela para no perder una milla de camino. —¡Si se nos hubiera presentado en estas circunstancias un buque enemigo!..... El dia 8 se puso á andar la máquina, que lo hizo perfectamente y con buen compas, pero el 9 se calentó de tal modo el eje de las excéntricas, que hervia el aceite que se le echaba.

---

9 *Junio* 1867 (Segunda entrada en Rio-Janeiro). Janeiro.
Aquí fuimos muy bien recibidos por todo el mundo, incluso el Emperador, que nos concedió una entrevista.

Este Emperador es un hombre de pro. — Diariamente se ocupa en cosas útiles á su país; visita los hospitales, el arsenal, las fortificaciones, etc., y todo va adelante con la presencia y la vigilancia del jefe del Estado. — El hospital es el mejor que he visto en mi vida; caben en él unos cuatro mil enfermos, que reciben esmeradísima asistencia de las Hermanas de la Caridad y de los mejores médicos del país. — La parte administrativa dicen que deja mucho que desear, pero á esto no puede oponerse el jefe del país, pues el sistema constitucional raya aquí en el republicanismo más completo. — Las provincias del Norte están disgustadas con las del Sur, y unas y otras claman por la república, sin considerar que se perderian miserablemente con tal sistema, imposible en la América latina. . . . .

El hospital.

. . . .

El Corcovaop·

Hay cerca de Janeiro un monte elevadísimo que se llama el Corcovado, y subir á él es una bonita expedicion. — Se va á caballo en tres horas de camino, y desde la azotea que hay en su cima es el golpe de vista más sorprendente que puede imaginarse. — Ni el Vesubio de Nápoles, ni el Campanile de Florencia, ni el cerro de los Amancaes de Lima, ni la Giralda de Sevilla, ni la torre de San Pedro en Roma, que son las alturas que he visitado, presentan un cuadro tan admirable como ésta. — La inmensa bahía de Janeiro, sembrada de islas, y cada isla de casas; la ciudad, los arrabales, la mar, los barcos, los fuertes erizados de cañones, todo visto en junto y de una vez, hace que se olvide el trabajo que cuesta trepar hasta la cúspide del Corcovado.

A los pocos dias de estar en Janeiro entró la fragata inglesa *Galatea*, mandada por el príncipe Alfredo, quien nos recibió en el portalon, lo mismo que si fuese otro comandante cualquiera, cuando fuimos á la visita oficial que es costumbre hacer al buque recien llegado. —Es el Príncipe un mozo de veinticuatro años, con buena figura y distinguido aspecto. — El comercio inglés de esta plaza le dió un gran baile, al que asistieron el Emperador, la Emperatriz, los Condes de Eu y toda la nobleza del Brasil.— Tuvo de notable que entre las setecientas ó más señoras no habia una siquiera regular, todas eran feas más ó ménos graduadas; pero en cambio llevaban perlas y brillantes por valores fabulosos de miles y miles de pesos. — El Príncipe inglés bailó cierta danza que se llama Scottish Riot, semejante á la muñeira. — La música fué una especie de gaita gallega, tocada por un gaitero que S. A. lleva siempre consigo. — Acostumbran los nobles escoceses que en todas sus fiestas y comidas suene su tocata especial aquel instrumento, y así como cada magnate tiene su blason, asimismo tiene en Escocia la antigua y heredada música de familia, que ninguna otra puede usurparle.

El príncipe Alfredo de Inglaterra.

Baile sin mujeres bonitas.

Gaitero.

Permanecimos en Janeiro, pasándolo perfectamente bien, hasta el 15 de Agosto. — Allí tuvimos el gusto de ver y abrazar á nuestro querido y antiguo comandante Mendez Nuñez, que llegó el 26 de Julio en la *Almansa*.

---

20 *Agosto* 1867 (Bahía). Llámase esta ciudad *San Salvador de Bahía de Todos los Santos*, nombre muy portugues, que ha venido encogiéndose y achicándose hasta quedar en *Bahía* monda y lironda. Tiene doscientas mil almas, y hace gran comercio de azúcar, café y tabaco. — Las cuestas son terribles, y se suben en silla de manos. — Las calles estrechas y lo más sucio que puede imaginarse, pues por la noche arrojan en ellas lo que *peor es meneallo*, segun dijo D. Quijote.

Pesca de la ballena.

No hubiera yo recordado más á Bahía si no se me hubiese logrado un deseo de muchos años, que era asistir á la conocida y harto descrita pesca de la ballena. — En un bote á la vela presenciamos de cerca la arriesgada maniobra de clavar los arpones al famoso pez. — Se necesita manejar bien una embarcacion para meterse en esta danza, porque si un coletazo ó cabezada del animal roza el bote, lo echa á pique. La ballena con cuatro arpones y remolcando cuatro lanchas, siguió rumbo hácia nosotros, y al estar como á unas veinte varas sacó su enorme cola, batió el agua con una fuerza atroz y se quedó parada. — Aprovechamos aquel momento y atracamos á las canoas balleneras. — En esto cerró la noche, y el cetáceo, que llevaba una hora de lucha, se encontró rendido y casi muerto. — Entónces cada bote tiró de la cuerda que tenía fija sobre el animal y todos pusieron sus proas sobre él, con lo cual se consiguió que saliese á flote la enorme cabeza del pescado. — En esto vimos que nos hallábamos á más de dos leguas de la fragata distraidos con la funcion de la pesca, y dándola por estudiada, volvimos á bordo á las ocho de la noche, tres horas despues de

haber salido. — Los gritos que daban los negros, los estrechones de la ballena, el largarle cuerda unas veces y el cobrársela otras, la obscuridad, el sitio y el bicharraco, que tendria veinte ó más varas de largo, daban á la escena el carácter de una pesca tan atroz como arriesgada. — Mil quinientos duros tomaron por el ballenato los negros pescadores. La mayor parte del precio lo llevó la canoa que clavó el primer arpon, y las demas ganaron en proporcion al tiempo de su llegada. — Por cierto que la última que vino no fué admitida á la partija, por haberse presentado como *el socorro de España*, ó sea estando casi muerto, y por consiguiente vencido el animal.

. . . .

En 24 de Agosto salimos para las islas de Cabo Verde, bien pertrechados de carbon, naranjas, limones, ensaladas y otros antiescorbúticos.—La fragata venía convertida en arca de Noé.—¡Válgame Dios, y cuántos loros, cotorras, monos, monitos, pájaros y bichos de todas clases!!!—Ninguno era de mi pertenencia, pues tengo por principio invariable no tomar á mi cargo nada que coma, ni que beba, ni que duerma.

---

26 *Agosto* 1867 (Navegando desde Bahía á Cabo Verde). A las once de la noche, en medio de un chubasco, y muy obscuro, nos vimos sobre una fragata mercante que sin luces iba hácia el Norte. Paramos la máquina en seguida y arriamos todo, ella orzó cuanto pudo y se libró de ser echada á pique.—La responsabilidad en estos casos es del que no lleva faroles, que

Buque sin luces

universalmente está mandado se coloquen durante la noche. Nosotros al arriar rompimos la cangreja.—¡Cuántas vidas y cuántos capitales se pierden por la miserable economía de un par de libras de aceite!

Funcion dramática y su cartel.

1.° *Setiembre* 1867 (*Ubi supra*). Ayer, á las doce y media en punto del dia, cortamos la *línea* y éste es el cuarto tijeretazo que le damos en nuestro viaje.—La novedad de hoy ha sido la gran funcion de Teatro, cuyo anuncio original recogí y encuaderno en el presente volúmen de mi *Diario*.—La gente se divirtió mucho. (El cartel, que es medio pliego de papel blanco, en gallarda forma de letra, se halla efectivamente pegado al libro que tengo á la vista, y dice así:)

TEATRO DE LA «NUMANCIA».

FUNCION PARA HOY DOMINGO 1.° DE SETIEMBRE DE 1867.

A peticion de varios aficionados, se pondrá en escena el graciosísimo sainete titulado

EL BOTICARIO,

en que tomarán parte los afamados artistas BAS, SANTANA *y* RAFAEL. *A continuacion se bailará, por el primer bolero, con música de tambor,*

EL BAILE INGLÉS.

Seguirá un corto intermedio de canto, y terminará la funcion con el baile denominado

LAS SEGUIDILLAS.

ENTRADA GRÁTIS. Á LAS SEIS EN PUNTO.

El 11 de Setiembre salimos de Puerto Grande (isla de San Vicente), y el 15, ya cerca de las Canarias, se rifaron entre la gente trescientos cincuenta pesos fuertes que habian sobrado de lo que por ordenanza se destina á dar comida fresca al equipaje.—Tales ahorros se hicieron contra nuestra voluntad en la campaña del Pacífico, donde tanta hambre y miseria sufrimos. Lotería.

Formáronse siete premios de á cincuenta duros y los afortunados fueron:

Valente Cabaza.

Juan Antonio, el juanetero mayor.

Dos soldados.

El famoso Juanet, gaviero de proa.

El que mueve los fuelles al maestro herrero, y

El capitan de ganado.

Sorteáronse ademas tres guitarras y dos pares de castañuelas, y los agraciados quedaron más contentos y satisfechos que Rothschild al ganar medio millon de esterlinas.

Despues hubo funcion dramática, análoga á la anterior, terminada por la relacion de la *Suegra*, y como postre de tanta alegría vimos por entre una abertura de nubes al valiente Pico de Teide, y poco despues á la Gran Canaria.

---

16 *Setiembre* 1867 (Santa Cruz de Tenerife). A las cuatro y media de la tarde, y hallándonos como á una milla del muelle, paramos la máquina y vino el práctico. Sin preguntarnos siquiera si traíamos ó no enfermos, nos indicó que marchásemos á la cuarentena. Se Islas Canarias.

le contestó que no fondeábamos, y entónces suplicó que nos aproximásemos á tierra, porque el pueblo entero deseaba conocer á la *Numancia*. Así lo hicimos llegando todo lo más cerca posible, y vimos el muelle, ventanas y balcones cuajados de gente.—Los castillos nos saludaron con sus banderas y contestamos con las nuestras. Pasados como diez minutos, dimos todo andar á la máquina y nos separamos dejando chasqueada á la poblacion, que estaba creida en que nos detendríamos en ella.

Llegada á Cádiz.

20 *Setiembre* 1867 (Cádiz). A las siete de la mañana se vió tierra y á las nueve la farola de San Sebastian y las torres de la Catedral. Es preciso haber estado ausente de la patria, pasando vicisitudes y trabajos como los sufridos por nosotros en los dos años y medio últimos, para comprender nuestra alegría á la vista del puerto tan deseado.—¡Cuántas veces se soñaba con llegar á Cádiz! ¡Cuántas con verse en su hogar rodeado de los suyos! Jamas olvidaré que al júbilo sucedió una especie de marasmo en la tripulacion entera; no daba crédito á sus ojos y tenía por ilusion á la realidad; esto no me pasó á mí solo, nos pasó á todos y por eso lo apunto.—Hasta la fragata se mostraba loca de placer andando con más velocidad que nunca..... Por último, llegó el práctico y tomó la direccion del buque.—¡Cuántas preguntas se le hicieron! Unos por sus familias, otros por el cólera, otros si habia toros, quién por la cosecha de trigo, de uvas ó de melones y por la de vino de Sanlúcar; aquél si daban óperas ó comedias en el teatro.....

El buen hombre contestaba sin aturdirse con lo que sabía ó con lo que inventaba, pues es regla general que los prácticos de Cádiz jamas se callan. Nos impusieron cuarentena, pero gracias á influjos y relaciones, se expidió una Real órden permitiéndonos la libre entrada en Cádiz á los doce dias de haber llegado. Yo fuí el primero que saltó á tierra, gracias á la diligencia de mi hermano Francisco, que me fué á buscar con una lancha. Al siguiente dia llegué á Medina Sidonia donde hallé buenos á mis queridísimos padres; por la noche me obsequió la banda municipal con una serenata y luégo los miembros del Casino con una espléndida comida, donde todo fué alegría y buen humor.

Acabo de leer de una sentada los cinco tomos del presente *Diario* en el cual resultan, como era de esperar y presumir, las contradicciones y la falta de método anejas á un escrito formado á retazos, en plazo tan largo y con las circunstancias del presente.—Si las apreciaciones que hago sobre ciencia, sobre personas ó sobre sucesos políticos son erróneas, en cambio los hechos que relato todos son verdaderos.—Muchas veces por mis jefes ó por mis compañeros se recurria á estos cuadernos como si fuesen protocolo ó catastro oficial, para averiguar la fecha de algun suceso ó menudencia que al consultante podia interesarle.— En la mar ni un solo dia se ha pasado en claro sin escribir alguna cosa ademas de la situacion, vientos y singladura.—Despues de todo, estos borrones no pasan de ser un recurso Nota final.

para ayudar á la memoria cuando se ofrezca tratar de la campaña.—En ella anduvo la *Numancia* 12.720 leguas, consumió 12.600 toneladas de carbon y disparó 912 balas de á sesenta y ocho y 509 granadas.

Los sitios y poblaciones principales que hemos recorrido desde el 4 Febrero 1865, en que salimos de Cádiz, hasta el 20 Setiembre 1867, en que regresamos al mismo puerto, fueron: Montevideo, Magallanes, Valparaíso, Lima, Calderas, Chiloe, Otahiti, Manila, Batavia, Buena Esperanza, Santa Elena, Janeiro, Bahía, Cabo Verde y Canarias. Por intercesion de mi amada patrona la Vírgen de la Paz, me libró Dios del escorbuto, de las viruelas y de otras enfermedades, pues no he sufrido en toda la campaña ni un dolor de cabeza.—Me han premiado con el empleo de comandante, con las cruces de la *Marina* y del *Mérito Naval* y con dos medallas de bronce. De éstas, que las considero como un distintivo honroso, recuerda la una el bombardeo del Callao y la otra el haber hecho la expedicion entera de la *Numancia* (1).

No me ha faltado el cariño de los pobres marineros, á quienes tanto estimo y aprecio, y en cuyo favor he hecho siempre cuanto ha estado de mi parte. A los oficiales, guardias marinas y resto de la tripulacion les he debido deferencias, atenciones y obsequios. El general Pareja, D. Juan de Antequera, Mendez Nuñez, Topete, D. Miguel Lobo y otros oficiales superiores, me han dispensado la honra de tratarme como al amigo y

(1) En el *Apéndice A* se hace una ligera reseña de las dos medallas. (*N. del E.*)

no como al subalterno militar.—Esto no habla en mi pro y sí en favor de dichos excelentes jefes.

Es grato (quizá por la vanidad de contarlo luégo) ver tierras lejanas de la suya, gentes diversas y usos totalmente contrarios. Pero á decir verdad, en medio de las delicias de Otahiti, de la buena vida de Batavia, de las diversiones de Janeiro, del entusiasta recibimiento que en Manila y en España hicieron á la escuadra, y de los galardones con que el Gobierno nos premió, á decir verdad, repito, me he acordado muchas y muchas veces del campanario de mi parroquia, de las ruinas del castillo y del árido cerro en cuya falda se asienta Medina Sidonia.—En mil ocasiones me he dicho con alma y corazon:

¡ Feliz quien nunca ha visto
Más rio que el de su patria,
Y duerme anciano á la sombra
Do pequeñuelo jugaba !

FIN.

Dedico y regalo estos cuadernos á mi queridísimo padre D. José Pardo de Figueroa y Manso, á quien todo lo debo. Medina Sidonia, Marzo de 1868.

José E. Pardo de Figueroa.

APENDICES.

14

APÉNDICE *A*.

MEDALLAS DE BRONCE.

La del bombardeo del Callao; circular con 30 milímetros de diámetro. Anverso; cabeza de la reina Isabel II coronada de laurel. Reverso; palmas y laureles rodeando á un ancla, y sobre su caña un escudete con la letra de CALLAO, 2 DE MAYO 1866 (*G. Sellan*). Todo en bajo relieve y pendiente de cinta de seda roja.

La del viaje de la *Numancia;* elíptica con 30 y 35 milímetros. Anverso; media esfera con nubes por debajo, parte del zodiaco á la izquierda, la América del Sur á la derecha, el Pacífico al centro, y al rededor una letra que dice: A LOS PRIMEROS QUE DIERON LA VUELTA AL MUNDO EN BUQUE BLINDADO. Reverso; 4 DE FEBRERO DE 1865. 20 DE SETIEMBRE DE 1867. FRAGATA ESPAÑOLA DE GUERRA NUMANCIA (*G. Sellan*). Todo en bajo relieve y pendiente de cinta de seda celeste.

APÉNDICE *B.*

SALVAMENTO DEL CABO DE MAR
JUAN BAUTISTA.

Tengo el honor de acompañar á V. S. la sumaria que mandé formar á consecuencia de la caida al agua del cabo de mar *Juan Bautista Juan*, matrícula de Vinaroz, en la mañana del 15 del presente, navegando desde las Azores á Cádiz.

La salvacion de este individuo se debe exclusivamente á la actividad é inteligencia del oficial de guardia, teniente de navío D. José E. Pardo de Figueroa, que maniobró con admirable serenidad y sin la confusion que suele producirse en tales casos.

A las 5 horas 45 minutos de dicho dia, navegando en popa cerrado, con trinquete, gavias y juanetes, viento fresco y marejada, se oyó la voz de *¡hombre al agua!* dada por el cabo de mar Gregorio Marquez, en cuyo momento el oficial de guardia mandó simultáneamente picar la guíndola, orzar todo sobre estribor, arriar en banda drizas, escotas y escotines, echar al agua el tercer bote y disponer gente en las crucetas que no perdiesen de vista al individuo.

Aunque yo estaba descansando, nada tardé en hallarme sobre cubierta. A mi subida todo estaba hecho y el bote embarcado y á medio arriar, esperando disminuyese la salida de siete

millas largas para concluir de arriarlo. El bote arrancó á pesar del viento y marejada que llevaba de proa, y de la larga distancia que tenía que atravesar, guiado desde á bordo por las señales que se le hacian desde las crucetas, y felizmente llegó á tiempo para salvar al individuo, que se hallaba ya con pocas fuerzas para luchar con la marejada. Indudablemente si el oficial de guardia no hubiese maniobrado con la inteligencia que lo efectuó, ó hubiera tenido un momento de indecision en si debia ó no intentar la recogida en aquellas circunstancias, hubiese perecido desgraciadamente el cabo Bautista ántes de que el bote llegára al sitio en que se encontraba, si es que no se perdia su demora (1).

Tambien tengo la satisfaccion de manifestar á V. S. que no fué preciso mandar embarcar el bote, pues á la voz de *¡arría!* lo efectuaron los individuos que se hallaban más próximos, mencionados en la adjunta relacion, los cuales tengo el honor de recomendar á V. S., por haber sido voluntarios en aquellas circunstancias.

Todo lo que participo á V. S. para su debido conocimiento.—Dios guarde á V. S. muchos años.—A bordo de la corbeta *Villa de Bilbao*, 23 de Setiembre de 1864. — El comandante, *Francisco Llanos*. — Al Sr. Brigadier Inspector de las Escuelas Flotantes.

(1) Es decir, su *rumbo* ó *direccion;* que tal es el valor de la palabra *demora* entre los navegantes. (*N. del E.*)

APÉNDICE C.

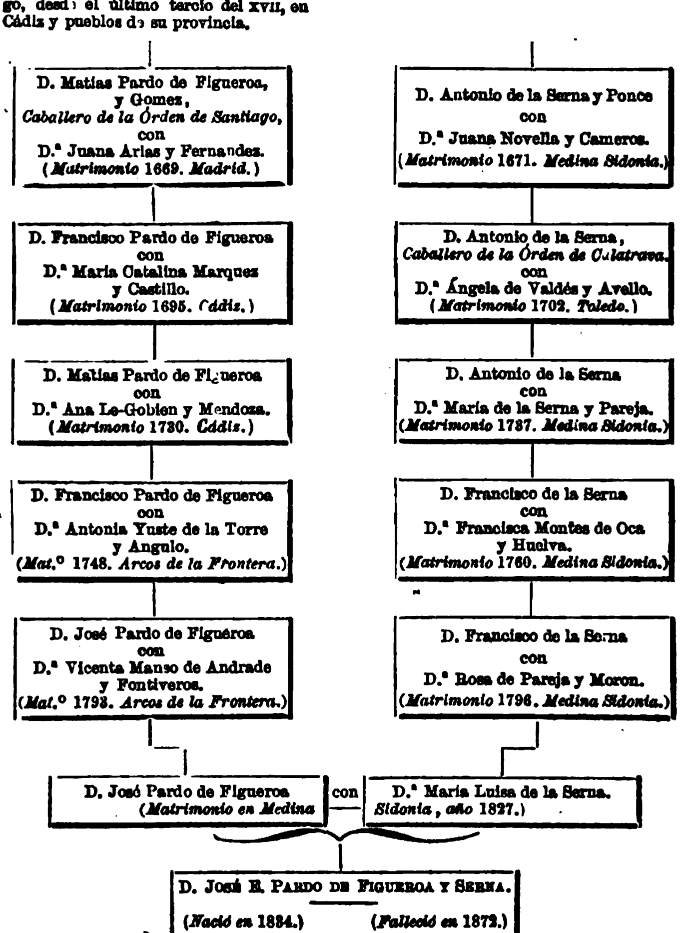
GENEALOGÍA.

PARDO DE FIGUEROA.

Familia oriunda de Monforte de Lémus, establecida en San Martin de Valdeiglesias á mediados del siglo XVI, y luégo, desde el último tercio del XVII, en Cádiz y pueblos de su provincia.

SERNA.

Familia oriunda de Zamora y establecida en Medina Sidonia desde principios del siglo XVI.



Entre los apuntes de Pardo se halla el siguiente, que por

estar relacionado con una de las personas que se incluyen en la anterior genéalogía, no vacilo en copiar. Dice así: — «Mi »antepasado D. Matías Pardo de Figueroa y Gomez (hijo de »Martin y de Ana), nació el año 1629, en San Martin de »Valdeiglesias, provincia de Madrid. Creo que con su fami- »lia debió ser más agradecida y liberal la naturaleza que la »fortuna, pues á los diez y siete años de edad se alistó como »soldado. — Consta en el asiento que era mediano de cuerpo, »cabello rubio, ojos azules y con una cicatriz sobre la ceja »izquierda. — A los diez y seis años de servicio, y despues de »ser sargento y alférez, obtuvo el nombramiento de capitan. »Sirvió á S. M. en las armadas del Océano, en la guardia de »la Carrera de Indias y en el presidio de Cádiz. Asistió al so- »corro de Orbitello, Monte Argentaro, Mármora y Larache. »Se halló en el asedio y toma de Barcelona, San Feliu y Pa- »lamós. El almirante D. José Centeno y Ordoñez certifica »que en 30 Abril 1657, al atacar la armada inglesa á la flota »española que se hallaba en el surgidero de Santa Cruz de »Tenerife, nombró cerca de su persona, para distribuir órde- »nes, al alférez Matías Pardo de Figueroa, quien se portó »con crédito y reputacion, incendiando á la *Almiranta* para »que no la apresase el enemigo, sin desampararla hasta que »el fuego quedó en posesion de ella, y que embarcado des- »pues en un batel, socorrió y salvó á la gente de dicha »nave, manejándose en todo con valor, actividad y desem- »barazo.

»En 1684 se cruzó en la órden de Santiago, profesando »en ella tres años despues, y en 1689 tomó posesion de un »oficio de Regidor perpétuo de Cádiz, que poco ántes habia »comprado.

»Sin más auxilio que el de Dios y el de su espada, logró »D. Matías Pardo reunir una más que mediana hacienda, »puesto que con parte de ella solamente fundó en Cádiz uno »de los mayorazgos que mi queridísimo padre posee, com- »puesto de várias casas principales en dicha capital, del oficio

»de Regidor y de no despreciable suma en joyas, plata la»brada y otros muebles.

»En mis muchas conversaciones con gentes del foro, les he »oido decir que lo general en los fundadores de vínculos era »no cansarse de señalar condiciones y cargas, recalcando mu»cho que los poseedores habian de ser hijos de legítimo ma»trimonio, y rechazando hasta las legitimaciones hechas por »cédula real. Bajo este punto de vista, tengo por curioso que »D. Matías diga con toda llaneza, que á falta de descendien»tes legítimos, hereden los naturales; y en cuanto á graví»menes, como conocedor del mundo sin duda, no impuso »ninguno. Explicó que el fin que le movia á vincular una »parte de sus bienes, era el de que sus descendientes tuviesen »medios y aptitud para servir más proporcionadamente á su »monarca; *y encargo* (añade) *á mis hijos y á los que hereden el »mayorazgo., que sean muy obedientes, leales y rendidos al rey »nuestro señor y á los demas reyes sus sucesores, sin faltarles en »cosa alguna; y tambien que sean buenos cristianos, temerosos de »Dios y cumplidores de su santa ley, y que en lo uno y lo otro ase»guren su felicidad.*

»Buena diferencia creo que existe entre el discreto ruego »que contienen los anteriores renglones, y aquellos mandatos »de ciertos fundadores, previniendo que sus herederos habian »de vivir en *Mérida* ó *Tembleque*, llamarse *Juan* ó *Diego*, »apellidarse *Lara* ó *Mendoza*, llevar en su escudo *veros azu»les* ó *coronas de plata*, y otras condiciones de semejante es»tofa, que ni los interesados ni los tribunales de justicia han »tenido el menor empeño en hacer que se cumplan y se res»peten.

»Tres matrimonios contrajo D. Matías Pardo; con doña »Leonor Mañara fué el primero, el segundo con doña Juana »de Arias, y el último con doña Francisca Nogueras. — Fa»lleció en Cádiz, á los sesenta y seis años de edad, y fué se»pultado en la bóveda de la capilla *De Profundis* del convento »de San Francisco.

»La memoria del obscuro soldado de quien me ocupo, es »tan grata para mí, como será para sus descendientes la de »Antonio de Leiva ó Sancho Dávila, con la circunstan»cia de que tal afecto se halla limpio de la disculpable vani»dad que podrá dar la alcurnia de un personaje histórico. Al »honrado D. Matías Pardo de Figueroa ha debido mi familia »la ventura de poseer un pedazo de pan, sin tener que agra»decerlo á otro más que al cielo mismo. — Por eso pido dia»riamente á Dios por el eterno descanso de mi antepasado, y »por eso le consagro estos pobres renglones en mi *Cuaderno* »*de Apuntes.*»

J. P. DE F.

APÉNDICE *D.*

PARTIDA DE BAUTISMO.

En la ciudad de Medina Sidonia, provincia y obispado de Cádiz, á 30 de Diciembre de 1834, yo D. Martin Blanco, cura teniente de la insigne iglesia parroquial matriz de Santa María la Coronada, bauticé solemnemente en la misma á *José Emilio Manuel de la Santísima Trinidad*, que nació el dia 25 de dichos mes y año, á la una de la madrugada, hijo legítimo (primero del nombre) de D. José Pardo de Figueroa y Manso, natural de Arcos de la Frontera, y de doña María Luisa de la Serna y Pareja, que lo es de esta ciudad, y casados en esta parroquia. Son abuelos paternos D. José Pardo de Figueroa y Yuste de la Torre, y doña Vicenta Manso de Andrade y Fontiveros; y maternos D. Francisco de la Serna y Montes de Oca, teniente de navío de la Real Armada, y doña Rosa de Pareja y Moron. Fué su madrina doña Francisca de la Serna y Pareja, tia del bautizado, á quien advertí el parentesco espiritual y obligacion, y testigos D. José de la Vega Orcero y D. Francisco Lopez; y en fe de verdad lo firmo.—Martin Blanco.

APÉNDICE *E.*

APELLIDO.

Dirémos algo del nombre—«lazo moral que liga en la suce» sion de los tiempos la de los individuos, y propiedad al abrigo » de los caprichos y vicisitudes de la fortuna.»—Desentendiéndome de los nobiliarios, y teniendo como respetable autoridad la profunda y erudita obra de mi amigo D. José Godoy Alcántara, de donde he copiado los anteriores renglones de este párrafo, apuntaré que la palabra *Pardo* sirvió indistintamente en la Edad Media de nombre y de apellido. — *Pedro Pardo, Pardo de Alfaro, Don Pardo* y *Fernandus Pardus*, se hallan en documentos de los siglos XII, XIII y XIV. Pretenden algunos que venga de *Pardus*, nombre romano que significa *Leopardo;* y de aquí *Pardus*, obispo Mentesano en el concilio de Iliberis; *Leopardus*, abad asistente al décimotercero de Toledo, y *Leopardo*, juez en Gerona el año 893.

Más bien que de descendencia romana, debe provenir el vocablo *pardo* de aquella clase rayana con la nobleza, que pugnando por entrar en ella, de donde era sistemáticamente rechazada, logró que la eximieran de algunas gabelas con tal de que mantuviese caballo y estuviese provista de ciertas armas.— Llamaban *pardos* á tales individuos, y en la undécima edicion académica del *Diccionario de la Lengua Castellana* se

consigna todavía que *Caballero pardo* es — «el que no siendo »noble, alcanzaba privilegios del Rey para no pechar y gozar »las preeminencias de hidalgo» (1).

Figueroa, apellido harto comun en gentes de armas y de letras, no pasa, en mi juicio, de tener su orígen en la geografía de España; y al que no le satisfaga esta creencia, recurra á los nobiliarios, que en ellos encontrará deliciosas fábulas y fantásticas novelas referentes á dicho linaje.

Usual es en España el apellido *Pardo*. De aquí sin duda, y para diferenciarse los descendientes de un mismo tronco, la existencia de *Pardo Montenegro*, *Pardo de la Casta*, *Pardo de Monzon*, *Pardo de Seijas*, *Pardo Bazan*, *Pardo de Cela*, etc., constituyendo ambas palabras un solo nombre de familia. Tal acontece en *Pardo de Figueroa*. Los documentos fehacientes más antiguos en que hallo este doble apellido no pasan de principios del siglo XVI. Por oriundos de Galicia tengo á cuantos lo llevan.

Nombraré algunas personas de valía que lo han usado.

De *D. Juan Pardo de Figueroa*, de la órden de Santiago, soldado viejo, maestre de campo en Flándes y cabo del puerto del Ferrol en 1639, se ocupan con elogio Bernabé de Vivanço, en el libro VII de su *Historia de Felipe IV*; los tomos XV y XVI del *Memorial Histórico Español*, y un curioso manuscrito conservado en la *Biblioteca Nacional* de Madrid con la marca Cc — 84. Refiérese en él la cuestion que en 1627 se suscitó con motivo de la muerte de un venado entre D. García de Ávila y D. Arias Pardo de Figueroa; el reto de don *Juan*, hijo de éste, á D. García, y las cartas que con tal motivo dirigieron al Rey el Marqués de Fuentes y el Duque de Feria.

(1) Véase el nunca bastante elogiado libro, *Ensayo histórico..... sobre los apellidos castellanos, por D. José Godoy Alcántara..... Obra que obtuvo el premio en certámen abierto por la Real Academia Española.— Madrid, Rivadeneyra*, 1871.

El licenciado *D. Joseph Pardo de Figueroa*, fiscal del Consejo de órdenes, individuo del Real de Castilla, etc., desempeñó el elevado cargo de Asistente de Sevilla en 1665.

Otro *D. Joseph Pardo de Figueroa* nombra Muñoz Romero en su *Diccionario bibliográfico-histórico*, señalándolo como autor de un escrito sobre la antigüedad de Sevilla é Itálica, impreso en 1732, advirtiendo que era este sujeto vecino de Madrid, bastante crítico, muy versado en antigüedades españolas y que su trabajo contiene investigaciones curiosas.

A un tercer *D. Joseph Pardo de Figueroa*, natural de Lima, tributan lisonjeras frases J. Vanière en su *Prædium Rusticum* (1746) y Feijóo en su *Theatro Crítico*. Dice el primero en el texto del poema, que

Linguarum morumque sciens, interprete nullo,
Europæ varias gentes qui nuper obibat,
Hospes ubique novus, nulla peregrinus in urbe.

Y agrega por nota que era—«nobilissimus Limæ civis, et »Prætoriarum cohortum in Mexico Dux Præfectusque, vir »omni doctrina ornatissimus.»—El segundo consigna—«que »las cartas del Limeño sobre diversas materias, son admira»bles por la universalidad de noticias, delicado discurso, elo»cuente estilo, crítica exacta y juicio profundo, y que las »conserva como un tesoro grande en todo género de erudi»cion.»

Dice Berni que por los méritos de *D. Antonio Pardo de Figueroa* se concedió á un sobrino suyo, del mismo nombre, el título de Marqués de Carballo, segun resulta de decreto expedido por el rey Cárlos III en 17 Diciembre 1765.

Ocúpase de *D. Benito Pardo de Figueroa* el Príncipe de la Paz, apuntando en sus *Memorias* que este General se hallaba en 1806 siendo ministro de España en Berlin, y que allí tuvo diferentes conferencias con Napoleon I. Luégo fué embajador por el rey José I en la córte de Rusia. Este monarca le

nombró caballero de la *Órden de España*, segun lista publicada en la *Gaceta de Madrid* del 27 Octubre 1809. Fué autor el D. Benito de la rara y curiosísima obra que corre anónima bajo el título de — *Exámen analítico del Quadro de la Transfiguracion de Rafael de Urbino, seguido de algunas observaciones sobre la pintura de los griegos* (1). — Revela este libro que se halla escrito por un helenista consumado y profundo conocedor de la pintura. Hállase traducido al frances y al inglés. Don Tomas Rodriguez Rubí, en el Discurso que leyó ante la Academia Española para honrar la memoria de Martinez de la Rosa (28 Febrero 1862), asienta que — «la primera má»quina eléctrica que se conoció en Granada la recibieron y »manejaron los Sres. Conde de Teba y el general *Pardo de* »*Figueroa;* dos personajes universalmente estimados por su »esclarecida estirpe, por sus riquezas, por su pasion al estu»dio, al que el segundo la tuvo en tanto grado, que á los cua»renta y ocho años de edad aprendió el griego y vertió al mis»mo las obras de Horacio con pacienzuda y admirable pun»tualidad.—Pues bien, por los experimentos que practicaron »en la máquina fueron denunciados á la Inquisicion, y se »vieron en grande apuro y muy en peligro de ser tratados »como correspondientes del diablo.»

Últimamente citaré al brigadier *D. Baltasar Pardo de Figueroa*, Conde de Maceda, cuya espada se conserva con aprecio en el Museo de Artillería de Madrid.

Posible y áun probable parece que estos individuos, ó quizá alguno de ellos tuviese relaciones de sangre con la perso-

(1) Impresa en París por C. Crapelet, en 1804. Los cuarenta ejemplares que se estamparon, los regaló el autor á sus amigos y relacionados. No conozco más que cinco copias tipográficas, de las cuales paran hoy (1872) tres en Madrid, una en Valencia y otra en Lóndres, siendo sus poseedores el general San Roman, D. Valentin Carderera, la biblioteca del Marqués de la Romana, los herederos de D. Vicente Hernandez y los de D. Juan Wetherell.

na de quien este libro se ocupa. Aun cuando nada importe, es más agradable hallar usado el apellido que cada uno lleva por personas distinguidas en armas, ciencias ó letras, que por estafadores públicos ó por licenciados de presidio.

No será inoportuno añadir que el actual teniente de navío de la armada *D. Rafael Pardo de Figueroa* (hermano del difunto D. José Emilio) ha dado pruebas de sus extensos conocimientos en matemáticas, astronomía y navegacion con las siguientes obras:

Tratado de astronomía esférica del Doctor F. Brünnow..... traducido de la segunda edicion alemana por D. Rafael Pardo de Figueroa y D. Manuel Villavicencio y Olaguer, Tenientes de navío.—Cádiz, 1869. En 4.º, XL-602 páginas: con retrato del autor. Este libro fué impreso por órden y á expensas del Gobierno.

Bibliografía.— Navegacion.— Regimiẽto de navegaciõ.— Contiene las cosas que los pilotos hã de saber para bien nauegar. Y los remedios y auisos que hã de tener para los peligros que nauegando les pueden suceder. Dirigido á la Real Magestad del Rey Don Philipe nuestro Señor. Por el Maestro Pedro de Medina, vezino de Seuilla — 1563. — *Crítica por Don Rafael Pardo de Figueroa, Teniente de navío. Seguida de una ojeada sobre el «Arte de Nauegar»* (1545) *y la «Suma de Cosmographia»* (1561) *del mismo autor. — Cádiz*, 1867. En 4.º, 41 páginas: con un mapa. Este opúsculo fué recibido con singular aprecio por diferentes corporaciones científicas de Europa y de América, pero ninguna honra es á mi parecer tan señalada como la de haber sido citado con repeticion por el sábio bibliógrafo Don Pedro Salvá, consagrándole además en artículo especial los siguientes renglones: *Curioso é interesante folleto bibliográfico, del cual se tiraron sólo setenta ejemplares en papel blanco y cinco de color; el mio es el número 4 y lleva dedicatoria autógrafa.* Véase el nunca bastante elogiado *Catálogo de la Biblioteca de Salvá, Valencia*, 1872; asientos 3763, 3786 y 3803.

APÉNDICE *F.*

ENFERMEDAD Y FALLECIMIENTO.

El 16 Enero 1872, hallándose Pardo en las islas Filipinas desempeñando el destino de comandante de la goleta de guerra *Animosa*, de carena entónces en el arsenal de Cavite, enfermó de viruelas, y, con prévio conocimiento del Jefe de Marina, determinó pasar la enfermedad en su casa de San Roque. — Este pintoresco pueblecito, formado de casas de nipa, se halla al Occidente del arsenal y de la plaza de Cavite, á una milla del primero, y sólo á cuatrocientos pasos de la segunda, de quien la separa un estrecho istmo. Precisamente en los doce dias que duró su enfermedad ocurrió la sublevacion de Manila, cuyo proyecto era, entre otros, quemar á San Roque, asesinar á todos los españoles allí residentes, y apoderarse de Cavite y del arsenal. Al saberse esta noticia, todos los europeos y muchos indios del dicho pueblo se trasladaron á Cavite y cerraron las puertas de la plaza. — En los dias 20 y 21 de Enero no quedaron en San Roque más que dos españoles; el desgraciado enfermo, que intentó levantarse para acudir á su buque y no pudo hacerlo por falta de fuerzas, y el distinguido oficial de marina D. Pedro Martinez y

Santos, que lo disuadió de su empeño, diciendo para tranquilizarlo que ya habia sido sofocada la insurreccion (1).

Poco comun debe ser el cuadro que presentó San Roque en aquellos dias, y el áun más triste de la habitacion en que se hallaban Pardo, calenturiento, postrado en su lecho con enfermedad contagiosa y casi cadáver, y Martinez, sano de cuerpo y de espíritu, y con pleno conocimiento de todo lo que podia sucederle. Dos caminos le quedaban á este hombre. El uno acompañar y defender á un moribundo, con la casi seguridad de terminar su vida obscura y vilmente asesinado, y el otro pelear como bueno en defensa de la patria, dejando su nombre á la posteridad, y si no sucumbia en la lucha, adquirir galardones y adelanto en su carrera. Don Pedro Martinez eligió el primer camino. Por eso su nombre no figura en ninguna lista, en ningun periódico, en ninguna recompensa. Dios le dará el premio que su heroica conducta merece, ya que en la tierra no puede obtener más que la inmensa gratitud de la familia de Pardo, quien de nuevo se la envia por medio de estos renglones con el ejemplar *Número Uno* del presente libro.

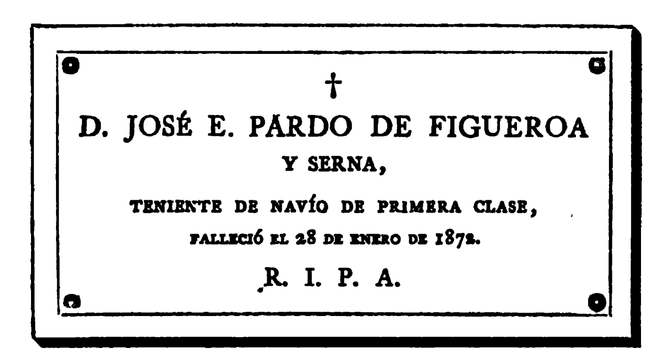
Tal vez la triste insurreccion de Cavite influyó tambien de otro modo en la muerte de Pardo, porque lo privó de su médico de cabecera, el de marina Sr. Valdivieso, villanamente asesinado la noche del 20, y por el cual preguntaba siempre el enfermo á Martinez, quien tuvo precision de faltar nuevamente á la verdad, diciéndole que su amigo el Dr. Valdivieso estaba malo en cama.

El 27 de Enero pidió y recibió los auxilios espirituales, que le fueron prestados por el digno y virtuoso capellan párroco de Cavite, Sr. D. Atanasio Merchan y Rico, quien asegura (son palabras textuales)—«que en el tiempo que lleva de »ejercer su sagrado ministerio, no ha visto más virtud, más

(1) La gran distancia de España á que ocurrió el suceso disculpa el modo que los periódicos tuvieron de referirlo. (*N. del E.*)

»arrepentimiento, más tranquilidad de espíritu, más entere»za, ni más confianza en la misericordia de Dios.» — Este excelente sacerdote se portó del mismo modo que el Sr. Martinez. — ¡Que el cielo premie la sublime caridad de entrambos!

Espiró el domingo 28 de Enero, á las siete y cuarto de la mañana.— El mismo dia, á las seis de la tarde, se dió sepultura al cadáver en el cementerio de Cavite, y se colocó sobre el nicho (comprado por cien años) una losa con la siguiente letra:



APÉNDICE *G.*

PARTIDA DE ENTIERRO.

Como capellan párroco del arsenal de Cavite, mandé dar sepultura eclesiástica al cadáver del teniente de navío de primera clase, D. José Emilio Pàrdo de Figueroa y Serna, soltero, natural de Medina Sidonia, en la provincia de Cádiz; hijo legítimo de D. José Pardo de Figueroa y Manso y de doña María Luisa de la Serna y Pareja. Se confesó. Falleció de viruela. Y para que conste, lo firmo en dicho arsenal, á 28 de Enero de 1872. — Atanasio Merchan.

APÉNDICE *H.*

NOTICIA DE LA MUERTE DE PARDO DE FIGUEROA,

DADA POR DIVERSOS PERIÓDICOS.

(*El Argos;* Madrid, 4 Abril 1872.)

¡Cuán poco aprecian los despreocupados niveladores modernos, escasos por fortuna entre nosotros, los sacrificios que la conservacion de los girones de nuestra pasada grandeza en Ultramar nos cuestan! No hay nave que no traiga lutos con la abundancia que en tiempos mejores conducia la plata. ¡Sangre en Cuba, sangre en Filipinas, con sangre generosa están regados los campos que producen ingratitud y alevosía!

El correo de Manila acaba de traer una segunda lista de víctimas de la rebelion y del clima, en la que vemos con profundo sentimiento el nombre de un marino de familia tan distinguida como pródiga de sus hijos en el servicio de su país. Don José Emilio Pardo de Figueroa, comandante de la goleta *Animosa*, sobresaliente oficial que ya habia visitado aquellas lejanas islas, dando la vuelta al mundo en la fragata *Numancia*, primer buque blindado que lo hizo, porque estaba reservado á la armada española resolver este problema pavoroso, como siglos ántes lo resolviera Elcano, ha muerto en

Cavite, dando allí con tantos compañeros inmolados por el salvaje frenesí de los indios alzados, más alto ejemplo del amor á la patria, que es condicion inseparable de los buenos.

Le respetaron los accidentes mil que amenazaron al europeo en las Antillas durante sus largas navegaciones; salió ileso de la homérica campaña del Pacífico, donde más que temer que las balas del enemigo, fueron las escaseces, las privaciones, las epidemias en cruceros de tres años, y vino á cortar la Parca el hilo de su vida cuando ménos pudiera esperarlo el pobre cálculo del hombre.

Postrado en el lecho, invadido de la epidemia de viruela, estaba en el momento en que sonaron los primeros tiros de los rebeldes, y sin que valieran reflexiones, se levantó á combatirlos, aunque no tuviera puesto obligatorio que ocupar. El plomo le respetó tambien esta vez, pero el aire hizo grave la enfermedad, que no pasaba de ligera.

Áun quedan en la marina militar dos hermanos del finado, que honran la corporacion con sus conocimientos y excelentes dotes; sírvales de consuelo en la pérdida que han sufrido el aprecio general y el sentimiento unánime de sus compañeros, al que nos unimos, enviando sincero pésame á los doloridos padres y parientes.

(*Diario de Cádiz;* Cádiz, 9 Abril 1872.)

UNA VÍCTIMA DEL PUNDONOR.

Con profundo pesar hemos sabido el fallecimiento de nuestro querido amigo el ilustrado teniente de navío de primera clase D. José Emilio Pardo de Figueroa, ocurrido en Cavite á consecuencia de la erupcion cutánea conocida por la viruela.

Parece ser que este distinguido oficial de nuestra marina de guerra se encontraba atacado de la mencionada enfermedad, pero en el período de la convalecencia, cuando estalló la insurreccion de Cavite, y al oir los primeros tiros, impulsado por el sentimiento noble y digno de un militar pundonoroso de las excelentes cualidades que adornaban á nuestro desgraciado é inolvidable amigo, se presentó inmediatamente á la autoridad, y sin abandonar su puesto de honor, pasó aquella noche sufriendo los trabajos y penalidades consiguientes al estado de guerra en que se dispuso la plaza, y hasta que humanamente no pudo resistir más, no se retiró á su casa; y como era de temer en una recaida de esta clase, entregó á los pocos dias su alma al Criador.

La marina de guerra con la muerte del Sr. Pardo de Figueroa ha perdido á uno de sus más distinguidos oficiales, que estaba llamado á figurar en sus primeros puestos científicos, porque á su esclarecido talento y muchos conocimientos en todos los ramos de su profesion, reunia una aplicacion digna de todo elogio, con cuyas excelentes dotes se habia sabido granjear la consideracion de sus jefes y compañeros.

Al dedicar estas líneas á la memoria de nuestro muy querido amigo é ilustrado y pundonoroso oficial, y al mismo tiempo que enviamos á sus respetables y desconsoladísimos padres y hermanos nuestro más completo y sentido pésame, pedimos de todas véras al Sér Supremo que lo haya acogido en el seno de su misericordia.

(*La Monarquía Tradicional;* Cádiz, 13 Abril 1872.)

DESGRACIA.

Es grande la que agobia actualmente á la respetable familia del Sr. Pardo de Figueroa, tan conocida y estimada en

Cádiz y su provincia, por la muerte del valeroso comandante de la goleta *Animosa*, quien gloriosa y heroicamente ha fenecido en Cavite por su pundonor y amor patrio.

El Sr. D. José Emilio Pardo de Figueroa, que es el malogrado y heroico marino de que nos ocupamos, era un distinguidísimo oficial de la armada española, no sólo por su ilustracion, sino por su denuedo, nobleza de sentimientos y bondadoso carácter. Por eso es tan sensible su pérdida.

Pedimos á Dios por el eterno descanso de su alma, y tomamos parte en la profunda pena que rodea á los respetables padres, hermanos y parientes del tan bizarro cuanto desgraciado comandante de la goleta *Animosa*.

(*La Voz de Cádiz;* Cádiz, 13 Abril 1872.)

UN MARINO HEROICO.

Casi todos los periódicos de Cádiz tributan sentidas frases á la muerte de un bravo y distinguido marino, hijo de una familia muy conocida en esta localidad, y á quien esperaba un porvenir brillantísimo en nuestra marina militar. Nos referimos al Sr. D. José Emilio Pardo de Figueroa, comandante de la goleta *Animosa*, en el apostadero de Filipinas. Sus últimos momentos han correspondido á los patrióticos sentimientos en que su noble alma se inspiraba.

Cuando se declaró la insurreccion de Cavite, hallábase el pundonoroso comandante de la *Animosa* postrado en el lecho del dolor, invadido de la epidemia de viruela. Su noble corazon, su amor patrio, su valor jamas desmentido le impelió á tomar parte en aquella lucha con evidente peligro de su vida.

Ni consideraciones amistosas ni observaciones prudentes bastaron á convencer al Sr. Pardo de Figueroa de lo arries-

gado de su proceder. El comandante de la *Animosa* se levantó del lecho, se lanzó contra los enemigos de su patria, peleó con denuedo, admiró á todos con su heroismo, y áun las balas de los desleales le respetaron, saliendo ileso del combate. Pero su enfermedad se agravó fatalmente momentos despues, cuando al principio no pasaba de ligera, y exhaló su postrer suspiro víctima de su patriotismo y abnegacion.

Al admirar ese acto heroico, que tanto realzará siempre la memoria del malogrado é insigne marino, y al rogar al Altísimo por el eterno descanso de su alma, enviamos tambien el más profundo pésame á su acongojada y respetable familia.

(*La Política;* Madrid, 17 Abril 1872.)

Reproduce los anteriores renglones del periódico *La Voz de Cádiz*, correspondiente al 13 Abril 1872.

(*Crónica de los Cervantistas;* Cádiz, 23 Abril 1872.)

UN ACTO DE HEROISMO.

El ilustre cervantista español D. Mariano Pardo de Figueroa, que tanto ha trabajado con su docta pluma y sus prudentes advertencias para que el aniversario de la muerte de Cervántes se celebrára en nuestra patria con el debido entusiasmo y ostentacion, se halla actualmente agobiado por el peso de una intensísima desgracia de familia.

Su señor hermano, D. José Emilio Pardo de Figueroa, dignísimo comandante de la goleta *Animosa*, en el apostadero de Filipinas, ha fenecido en Cavite, víctima de su pundono-

rosa y heroica conducta. Enfermo de viruela cuando estalló la última sublevacion en aquellas apartadas regiones, y escuchando ántes la voz del patriotismo que la de su salud y conveniencia, quiso ser de los primeros en combatir, y así lo hizo, contra los que osaban amancillar con su asqueroso alzamiento la noble enseña de Castilla.

Verdad es que del combate salió ileso el ilustre marino, pero no ménos es cierto que la maléfica influencia del aire, atendido su estado delicado, hizo gravísima su enfermedad variolosa, en tales términos que todos los remedios fueron ineficaces é inevitable su muerte.

Nosotros, que conociamos las dotes inestimables de valor, entereza, honradez, virtud é ilustracion que adornaban á tan malogrado como simpático marino, hemos sentido profundamente una desgracia tan irreparable.

La muerte de tan bizarro oficial de la armada española ha sido, lo sabemos, universalmente sentida en ese respetable Cuerpo, y muchos periódicos de España, al ocuparse de las desgracias de Cavite, mencionan, como señalado acto de heroismo, no muy frecuente por cierto en estos tiempos de positivismo y de miserias, la noble, la patriótica, la sublime conducta del comandante de la *Animosa*.

Reciban, pues, nuestro ilustrado amigo el cervantista don Mariano Pardo de Figueroa y sus respetables y apenados padres y hermanos, el sincero pésame que la Direccion de la *Crónica* les envia, y al cual se adhieren — estamos autorizados para decirlo — todos los redactores de este periódico.

Cádiz, 13 *Abril* 1872.

RAMON LEON MAINEZ.

La familia del desgraciado Pardo de Figueroa, agradece de todo corazon las benévolas y sentidas lineas que estos periódicos, y quizá otros que no han llegado á su noticia, han tenido la bondad de consagrar á la muerte del comandante de la *Animosa*, y aprovecha esta ocasion para darles por ello las más expresivas gracias.

FIN DE LOS APÉNDICES.



IMPRESO EN MADRID, EN CASA

DE

M. RIVADENEYRA,

Calle del Duque de Osuna, *núm.* 3.

MES DE ENERO

DE

MDCCCLXXIII.

